Ediciones Rialp

Publicación quincenal

IMAGENES DE LA GUERRA

1939 1945

28

LA VERDADERA HISTORIA DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

EL PLAN "OVERLORD"

6 JUNIO 1944

ANTECEDENTES

PRELUDIO AL DIA D

CAMPAÑAS

INVASION AEREA

FASCICULO PERIODICO MAPA DE CAMPAÑA

9 788432 125249 00028

485 ptas.

IMAGENES DE LA GUERRA

1939 — 1945

LA VERDADERA HISTORIA DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

NUMERO 28 VOLUMEN III

DIA D,
6 de junio de 1944

"Overlord" era el nombre en clave del plan de ataque aliado sobre las costas de Normandía. El propósito final: alcanzar el corazón de Alemania y destruir sus ejércitos.

ANTECEDENTES

El Plan "Overlord"

En la primavera de 1944, el ejército alemán construye una fuerte línea defensiva en la costa francesa. El ataque es inminente, pero ¿cuándo y dónde se realizará?

CAMPAÑAS

Aterrizan los paracaidistas

Semanas de intenso entrenamiento no han logrado preparar a los paracaidistas para la confusión y el caos de la primera noche de lanzamientos sobre Francia.

TESTIMONIOS

Lanzándose sobre Francia

Combatientes de las campañas del desierto e Italia se entrenan en la patria para una gran ofensiva. Al otro lado del Canal los alemanes preparan sus cañones y esperan.

RESISTENCIA CIVIL

El frente culinario

Mientras los ejércitos aliados combaten en Europa, las amas de casa británicas hacen su guerra particular, tratando de mantener a sus familias en las mejores condiciones posibles, pese al racionamiento establecido.

SIMBOLOS

Véase fascículo

Véase periódico

Véase mapa de campaña

IMAGENES DE LA GUERRA

INTRODUCCION

IMAGENES DE LA GUERRA recoge las 52 campañas más importantes de la Segunda Guerra Mundial. En cada entrega se narra, de un modo amplio y detallado, la verdad objetiva de cada campaña. Todas las entregas incluyen el testimonio de los hombres que intervinieron en la contienda bélica de mayores dimensiones de toda la Historia.

Hoy, medio siglo después del conflicto, esta colección ofrece a sus lectores una visión precisa de cómo se desarrollaron los hechos a lo largo de esos años de lucha.

IMAGENES DE LA GUERRA ha sido realizada bajo la supervisión del Dr. John Pimlott, historiador militar que dirige el Departamento de Estudios Bélicos de la Real Academia Militar de Sandhurst, y con la cooperación del Museo Imperial de la Guerra de Londres.

PLAN DE LA OBRA

IMAGENES DE LA GUERRA es una publicación quincenal compuesta por 52 entregas, cada una de las cuales consta de tres elementos: fascículo, mapa de campaña y periódico. De esta manera, el lector dispone de tres documentos muy valiosos para seguir el curso de los acontecimientos.

- **FASCICULO** de 32 páginas en el que se narran los testimonios, hasta ahora nunca publicados, de los contendientes de ambos bandos, desarrollados en cuatro secciones.
  - — **Antecedentes:** análisis de los acontecimientos que condujeron a la campaña militar.
  - — **Campañas:** ofensivas, estrategias y tácticas que caracterizaron ese determinado frente bélico.
  - — **Testimonios:** el fiel relato de los acontecimientos, realizado por quienes estuvieron presentes en el campo de batalla. El terror y el heroísmo descritos por veteranos de ambas partes.
  - — **Resistencia civil:** la vida cotidiana de un país en guerra. El humor y las privaciones que caracterizaron ese conflicto entre la población civil.
- **MAPA DE CAMPAÑA,** realizado en exclusiva para esta obra, con un detallado estudio de los movimientos de tropas en la campaña, sus responsables y el armamento utilizado.
- **PERIODICO.** Reproducción de periódicos de la época de los países participantes en la Segunda Guerra Mundial. Sinopsis en castellano de cada periódico.
- **TAPAS** para la encuadernación de los fascículos. Se pondrán a la venta con el último fascículo de cada uno de los cuatro volúmenes de que consta la obra (números 13, 26, 39 y 52).
- **ARCHIVADORES** para coleccionar los mapas de campaña y los periódicos. Cada entrega se presenta en una bolsa de plástico perforada para facilitar su clasificación en dos archivadores. El primero se regala a los compradores del número 1; el segundo se pondrá a la venta con el número 20.
- **INDICES** de los tomos. En las entregas que completan cada volumen (números 13, 26, 39 y 52) se adjuntarán los índices y las portadillas necesarias para la encuadernación de los fascículos. Además, con el número 52 se entregará un índice general de la obra.

Editor: Jesús Domingo.
Director editorial: Rafael García.
Redacción: L. F. Rodríguez Guerrero, Mariano Vázquez.
Dirección de producción: José Muñoz.
Dirección de fabricación: Arturo Ortego.
Dirección de marketing: Román Sánchez.
Secretaría editorial: Elena Gómez, Paloma González, Nieves Hernández, Rufi Murillo, Eva Rubira.
Distribución: Marco Ibérica, Distribución de Ediciones, S. A. Carretera de Irún, Km. 13,350 (variante de Fuencarral). 28034 Madrid.
Suscripciones y números atrasados: EDISA. López de Hoyos, 141. 28002 Madrid. Teléf.: (91) 415 97 12.
Fotocomposición: Galvhe, S.A.L.
Imprime: Mateu Cromo Artes Gráficas, S.A. Impreso en España - Printed in Spain.
ISBN: 84-321-2524-5
ISBN: 84-321-2523-7 (obra completa)
Depósito legal: M-25460
Solicite a su proveedor habitual la reserva de sus ejemplares de IMAGENES DE LA GUERRA. Conseguirá con ello un servicio más rápido y seguro.
© Marshall Cavendish Ltd. 1990.
© Ediciones Rialp, S. A. 1990.
Sebastián Elcano, 30 - 28012 Madrid.

EL PLAN "OVERLORD"

Imperial War Museum

Tres años de preparación y producción bélica llegan a su cenit en vísperas del Día D, pero las condiciones meteorológicas en el Canal pueden obligar a una fatal dilación.

▲ Durante tres años, políticos y militares discutieron la invasión de Europa. Finalmente, los puertos meridionales de Inglaterra se fueron llenando de tropas, hasta que quedaron atiborrados de barcos y soldados.

▲ ▲ Insignia de la 101.ª División Aerotransportada, una de las unidades americanas que más se distinguieron durante toda la guerra.

Winston Churchill contaba con muy pocas posibilidades cuando ordenó la creación de un Grupo Conjunto de Planeamiento que trabajase sobre el regreso de las tropas británicas a los frentes de batalla del continente, en aquella época en que Francia estaba completamente vencida y las bombas llovían sobre Londres. No obstante, este grupo de trabajo puso manos a la obra en octubre de 1940, proponiendo la invasión de la Francia ocupada por algún punto cercano a Cherbourg. En julio de 1941, los técnicos del ejército USA presentaron al presidente Franklin D. Roosevelt una propuesta que llegó a ser conocida con el nombre de "Programa de la Victoria". Este plan, concebido por el teniente coronel Albert Wedemeyer, pretendía derrotar a los potenciales enemigos de América que estaban devorando Europa, dejando para más tarde al Japón.

Popperfoto

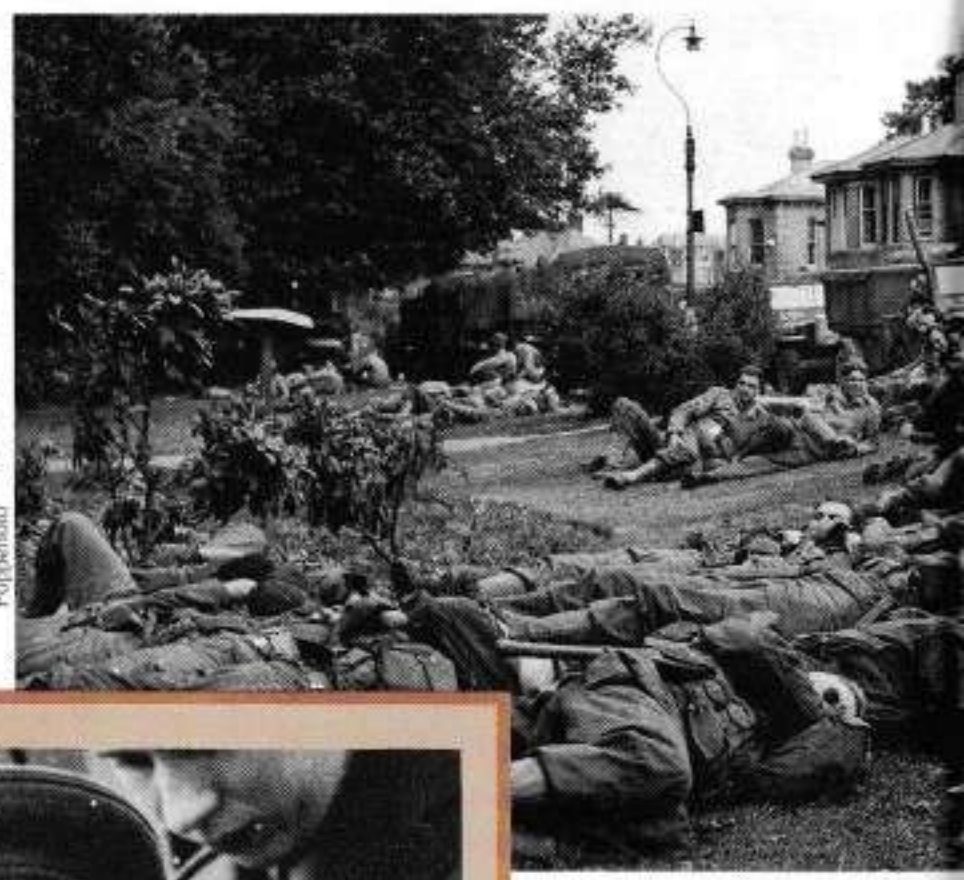
▲ Los jefes de la invasión. De izquierda a derecha: general Omar Bradley, almirante sir Bertram Ramsey, mariscal del Aire sir Arthur Tedder, general Dwight Eisenhower, general sir Bernard Montgomery, mariscal del Aire sir Trafford Leigh-Mallory, teniente general Walter Beddell Smith.

Por tanto, cuando en abril de 1942 el jefe del Estado Mayor USA, general George C. Marshall, llegó a Londres para discutir los planes de acción conjunta contra los alemanes, presentó el proyecto de desembarco de cinco divisiones en territorio francés, en otoño de aquel mismo año, si ello servía para aliviar la agobiante presión germana sobre Rusia, o si la posición militar alemana se viera repentinamente en una situación de "debilitamiento crítico".

Este plan, que llevaba el nombre clave de "Martillo macho", sería seguido por la operación "Redada" con sus importantes desembarcos. A los británicos no les gustaban estos planes, que consideraban del todo prematuros. Señalaron también que las tropas americanas de Gran Bretaña tendrían que depender enteramente de los suministros que les llegaran del otro lado del Atlántico. En todo caso, y antes de que se procediese a cualquier tipo de desembarco, habría que acabar con los submarinos alemanes.

La Unión Soviética había estado presionando, desde la entrada de Estados Unidos en el conflicto, para que se estableciera un segundo frente. Repitieron su petición cuando Roosevelt invitó a Washington al ministro de Asuntos Exteriores soviético, Vyacheslav Molotov. Tras volar sobre la Dinamarca ocupada, para sostener una breve e insatisfactoria entrevista en Londres, Molotov logró un comunicado conjunto de Stalin, Churchill y Roosevelt para el establecimiento de un segundo frente en 1942: "Se ha conseguido un completo entendimiento para la formación de un segundo frente en Europa en 1942".

Sin embargo, el primer y definitivo paso no se dio hasta marzo de 1943, cuando el general Frederick Morgan fue nombrado jefe del Estado Mayor del Comando Supremo Aliado (COSSAC). El segundo paso se dio en junio de 1943, cuando se estableció la fecha del 1.° de mayo para la invasión de Europa, denominada Operación Overlord. El COSSAC fijó cinco condiciones para llevar a cabo la invasión de las playas continentales: la Aviación y la Armada deberían proceder al bombardeo de la zona de desembarco. Las playas habrían de encontrarse en terreno firme y comunicadas por buenas vías de enlace. Deberían hallarse dentro del alcance de vuelo de los cazas, que tenían su base en los aeródromos del sur de Ingla-



Popperfoto

▲ En las vísperas del Día D llegan al sur, procedentes de bases y campamentos, las fuerzas de invasión. Semejante cantidad de hombres y material es transportada como mejor se puede. Todos los vehículos han de encontrarse en perfecto estado para llegar a Francia.

EXPERTO PLANIFICADOR

El general Frederick Morgan, un hombre que tenía gran experiencia en la organización de invasiones, fue el encargado de dirigir los planes iniciales de la Operación Overlord. Bajo el mando del general Eisenhower ya había sido responsable, en 1942, de la Operación Antorcha, en Africa del Norte, a la que siguió la Operación Husky, la invasión de Sicilia.

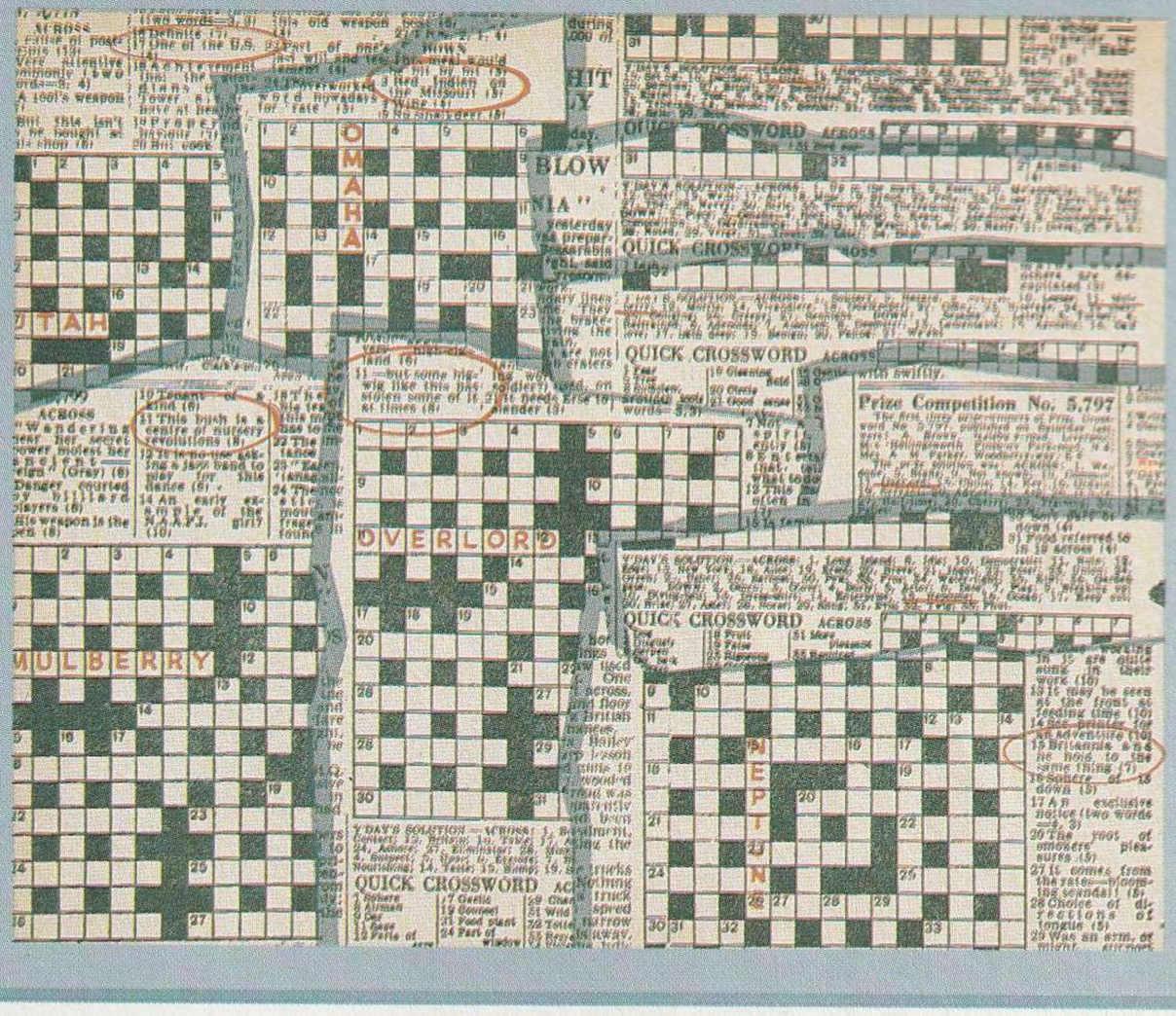
En 1943 fue nombrado, por elección, jefe de Estado Mayor del Supremo Comando Aliado —COSSAC—, debiendo encargarse de preparar la invasión a través del Canal. El planteamiento básico de Morgan fue utilizado en el Día D, pero, posteriormente, sus planes fueron modificados. Desgraciadamente, Montgomery nunca estuvo de acuerdo con Morgan, que no pudo desarrollar toda su capacidad en el desenvolvimiento de la Operación Overlord. Finalizada la guerra, Morgan fue designado inspector de Energía Atómica, desde 1951 a 1954.

Popperfoto

FALLOS DE SEGURIDAD

La Operación "Overlord" trató de mantenerse en el mayor secreto posible, pero no pudieron evitarse ciertos sustos. Un oficial británico de Estado Mayor que se encontraba haciendo el 2 de mayo un crucigrama del *Daily Telegraph* descubrió la siguiente pregunta: "Uno de los Estados Unidos", respuesta: "Utah". A lo largo de las siguientes seis semanas, aparecieron otras respuestas tales como "Overlord", "Mulberry" y "Neptuno". El día 1 de junio, el M15 detenía al maestro de escuela Leonard Dawe, redactor de esos crucigramas. Tras ser interrogado, Dawe fue puesto en libertad y el asunto se archivó, por considerarlo una mera coincidencia.

La verdad de lo sucedido se reveló 40 años después. Al parecer, el maestro solía utilizar a sus alumnos para la redacción de los crucigramas, estableciendo las preguntas y buscando las correspondientes contestaciones. Los muchachos, que pasaban muchas horas cerca de los campos de entrenamiento americanos y canadienses, escuchaban a los soldados mencionar esas palabras clave. A la hora de hacer los crucigramas, los chicos recordaban los nombres oídos y los utilizaban en clase.



Daily Telegraph/John Frost Newspapers

▲ Para los ojos de lince de la seguridad militar, estas inocentes soluciones de crucigrama fueron considerados serios fallos en la planificación del Día D.

terra. Asimismo, tampoco deberían estar a una distancia superior a la de una noche de navegación desde los puertos del sur. Por último, debería existir, a una conveniente distancia de los lugares de desembarco, un puerto de importancia.

La zona que cumplía mejor con todos estos requisitos era el Paso de Calais, pero tal posibilidad quedaba descartada por las fortificaciones que habían hecho allí los alemanes. Las playas cercanas a El Havre también parecían idóneas, pero están divididas por el estuario del Sena, lo cual dificultaría la conexión entre las diferentes cabezas de playa. Por su parte, las costas de la Bretaña y del Golfo de Vizcaya se hallaban situadas muy lejos de Alemania y al límite de la autonomía de vuelo de los cazas. Quedaba solamente Normandía, entre los ríos Vire y Orne, y a este respecto el COSSAC no puso la menor objeción.

La envergadura de la planeada operación quedaba limitada por el número de vehículos de desembarco que podría proporcionar el COSSAC. Por ello, las fuerzas invasoras quedarían reducidas a tres divisiones, en un frente de 40 km, a las que seguirían otras 12 divisiones más para reforzar las cabezas de puente. Se lanzaría una brigada de paracaidistas sobre cada uno de los flancos.

Para romper las defensas alemanas no sólo se necesitaban hombres, sino también maquinaria bélica. En marzo de 1943, el jefe británico del Estado Mayor Imperial, general Sir Alan Brooke, propuso un proyecto de una división acorazada equipada con AVRE (Vehículos Acorazados, de los Ingenieros Reales), un tipo de vehículos de diseño especial, que incluían las llamadas "Bromas de Hobart", así denominadas por el nombre de su creador. Posiblemente el más fantástico de tales diseños fuera un tanque anfibio. Estos Sherman de "Doble Conducción" estaban provistos de unas carcasas de madera que les permitían flotar, y de dos hélices situadas en la parte trasera. Aunque estas máquinas no desarrollaban, en el mar, una velocidad superior a 6 km/h, tanto británicos como canadienses se sentían muy felices de saber que tendrían protección de tanques en su primer asalto.

La Conferencia de Teherán

El plan COSSAC, que preveía para los desembarcos la fecha del 1 de mayo, fue presentado a Roosevelt y Churchill durante la Conferencia de Quebec, en agosto de 1943. A pesar de ello, los británicos esperaron a 1944 para poner el plan Overlord en manos de una comisión. El proyecto adquirió máximo relieve durante la reunión de los Tres Grandes en la Conferencia de Teherán, en noviembre. Stalin estaba disgustado porque británicos y americanos no habían abierto todavía un Segundo Frente, mientras que los rusos seguían luchando denodadamente desde junio de 1941. Tal demora de sus aliados le hacía muy suspicaz sobre sus intenciones bélicas a largo plazo, y quería saber cuándo se producirían los desembarcos y quién iba a mandarlos. Stalin se puso de acuerdo con los americanos para obligar a los británicos a dar una respuesta definitiva. El 30 de noviembre de 1943 el Alto Mando anglo-americano fijaba, finalmente, las directrices para la operación Overlord.

Sobre el 6 de diciembre de 1943 Roosevelt había decidido que necesitaba en Washington a George Marshall, por lo que designó al general Dwight D. Eisenhower, por entonces comandante de las fuerzas aliadas en el Mediterráneo, como comandante supremo para la operación Overlord. Aunque no era muy sabido, Eisenhower era un protegido de Marshall, y había demostrado su eficacia como comandante aliado en el norte de Africa. Eisenhower anunció la formación del SHAE (Cuartel General Supremo de las Fuerzas Expedicionarias Aliadas) el 17 de enero de 1944.

El general Sir Bernard Montgomery, comandante de las fuerzas de Tierra, voló desde Italia el 2 de enero de 1944 para iniciar el estudio del plan COSSAC. Su opinión, en general, resultó favorable, si bien una apreciación inicial le obligó a rechazar el proyecto por causa del criterio seguido para los desembarcos. Montgomery estaba convencido de que un frente tan estrecho, como el de 40 km fijado, resultaría muy pronto congestionado por las tropas, y que los alemanes podrían mantener una zona tan reducida bajo constante fuego, obligando a las fuerzas aliadas a replegarse hacia el mar. Aseguró

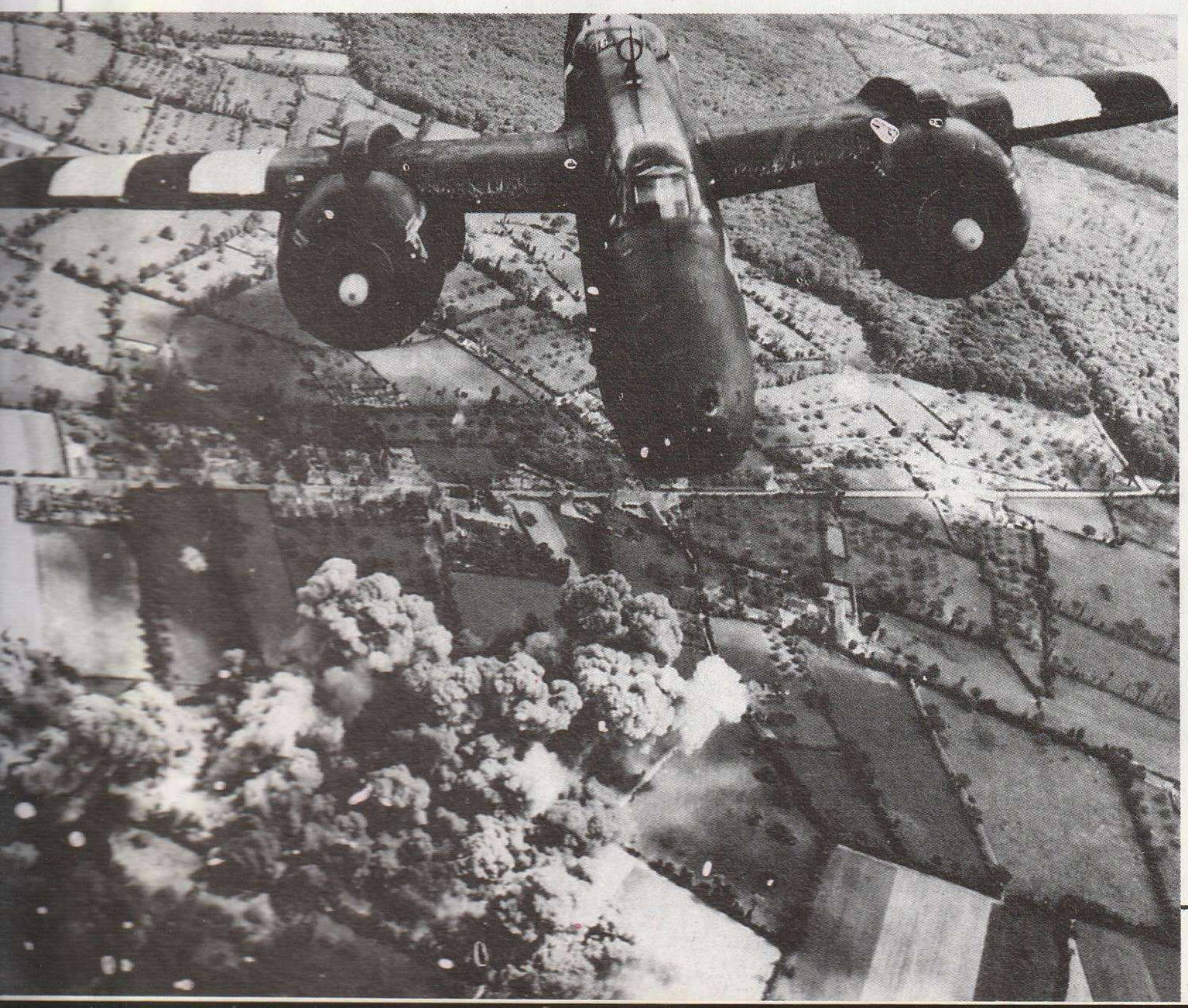
▶ **Material bélico USA para el Día D va llegando a todos los puertos británicos. Aquí, una columna de P-47 Thunderbolts detiene el tráfico, al ser transportados desde los muelles.**

Imperial War Museum

HISTORIAS DE LA GUERRA

Para hacer creer a los alemanes que la invasión de Europa sería lo último que se les ocurriría a los británicos, se pusieron en práctica todo tipo de argucias. Como era sabido que el teniente Clifton James, del cuerpo administrativo del Ejército, poseía un sorprendente parecido con Monty, se le utilizó como su doble. Pocos días antes del Día D, un grupo de jefes militares creyeron que era el mariscal quien se encontraba haciendo un viaje de inspección por Argel, escoltado por soldados americanos. Y se le hizo permanecer en los cuarteles generales para convencer a los pro-nazis de que se hallaba tan ocupado en Africa que no podía pensar en ningún tipo de desembarco en Francia.

▼ El sistema de "prohibición" —impedir el uso de enlace de los transportes enemigos— es una forma de prepararse para la invasión. Este A-20 Havoc inicia el regreso tras bombardear la península de Cherburg. Su morro va equipado con cañones de ataque.



Imperial War Museum

a Churchill que "Una cosa así produciría la más espantosa confusión en las playas, haciendo que el ulterior desarrollo de la batalla terrestre se tornara muy difícil, si no imposible"... Poniendo en juego toda su influencia y una vez que se aseguró la conformidad de Eisenhower, Montgomery propuso que los desembarcos fueran llevados a cabo por cinco divisiones, y que las fuerzas aéreas se ampliaran a tres divisiones. El frente también se amplió a 80 km, estableciendo su base en la península de Cotentin para facilitar la captura de puerto de Cherburgo. El nuevo plan, que recibió el nombre clave de *Neptuno*, se hizo público el 1 de febrero de 1944.

Las únicas discusiones que se produjeron en los escasos meses que precedieron al desembarco se centraron en la utilización de la fuerza aérea. Tanto el Comando Bombardero como la Octava Fuerza Aérea USA estaban decididos a no alterar el curso de sus bombardeos estratégicos sobre Alemania para apoyar la invasión. No obstante, el vice-comandante supremo mariscal del Aire Sir Arthur Tedder, desarrolló un plan para bombardear las instalaciones ferroviarias de Francia, a fin de interrumplir el tráfico militar alemán, en especial cualquier movimiento de tropas de reserva que pudieran ir de la zona de Calais hacia las playas de Normandía.

Plan de transportes

Tanto Harris, de la RAF, como Spaatz, de la USAAF, no estaban de acuerdo con el "Plan de Transporte", y sólo cooperarían si se lo ordenaban los jefes supremos. A lo largo de abril y mayo los ferrocarriles franceses fueron machacados por fuertes bombardeos, aunque los éxitos más espectacularaes los consiguieron los ataques de los caza-bombarderos sobre los puentes, que lograron paralizar el tráfico ferroviario de líneas sencillas durante las dos semanas siguientes al 21 de mayo.

El aumento de tres a cinco divisiones se hizo posible gracias a que el SHAE logró convencer a los jefes del Estado Mayor Combinado para que se aumentase el número de embarcaciones de desembarco, de 3.000 a 4.000. Tal incremento obligaba no sólo a posponer la fecha del Día D, para conseguir otro mes de producción de embarcaciones de desembarco, sino también la proyectada invasión del sur de Francia.

El proyecto final era bastante sencillo y Montgomery lo apoyó con el máximo interés cuando lo presentó a los jefes militares, el 15 de mayo de 1944, en la St. Paul School de Londres. Cuatro mil vehículos de desembarco transportarían hom-

bres, tanques y armamento desde los puertos de la costa sur. La fuerza naval estaría compuesta por nueve acorazados, 23 cruceros y 104 destructores.

Unos mil barcos mercantes llevarían todos los suministros necesarios para la operación. Un buen número descargaría en los dos puertos flotantes Mulberry, a falta de lugares de desembarco más propicios. El resto de los buques lo harían en embarcaciones tipo DUKW y otras lanchas de desembarco que lo transportarían hasta las playas. Por último, la fuerza aérea estaría formada por 9.000 aviones.

Los tanques tipo "Doble conducción" protegerían la primera oleada de desembarco en las playas asignadas a británicos y canadienses, a fin de enfrentarse con los posibles blindados y focos de resistencia alemanes que hubieran sobrevivido a los bombardeos navales. Las vías de salida desde las playas y las carreteras en tierra firme, una vez que los alemanes hubieran abandonado las playas, serían de vital importancia para la invasión. Para el Día D más uno, los invasores deberían controlar Caen, Bayeux y St. Lo, por ese orden de importancia, mientras que las cuatro cabezas de playa orientales: Sword, Juno, Gold y Omaha, deberían quedar conectadas entre sí. Esto dejaría a los americanos situados en la playa de Utah, en el punto más alejado del estuario del Vire, aislados pero protegidos por un cuerpo de paracaidistas.

Los británicos desplegarían al este y sur de Caen, territorio bastante llano, considerables contingentes de tanques a fin de "machacar" al enemigo —en palabras de Montgomery— el mismo día D más uno. Entonces los americanos avanzarían hacia el norte para limpiar la península de Cherbourg, proporcionando así a los invasores el puerto que necesitaban.

Una vez establecido lo anterior, los técnicos fijaron su atención en escoger las fechas más favorables. Los factores determinantes eran la pleamar, para que la primera oleada de embarcaciones pudieran llegar a las playas y dejarlas limpias de obstáculos para las sucesivas oleadas, y la luna llena, para que pudieran llevarse a cabo los lanzamientos de paracaidistas. Tales factores obligaron a escoger las fechas del 5 al 7 de junio, de forma que el Día D quedó fijado para el 5 de ese mes. Sin embargo, el 1 de junio los meteorólogos no se mostraban de acuerdo sobre la previsión del tiempo. Para algunos era posible que la zona del Canal en la que se iba a llevar a cabo la invasión llegara a estar bajo mínimos. Una gran depresión térmica penetró en el Canal el mismo día 4. En la reunión de primeras horas, un Eisenhoweer que a los ojos de su jefe de Estado Mayor "aparecía abrumado por la desdicha", decidió posponer la operación durante 24 horas.

En una reunión posterior, celebrada ese mismo día a las 9,30 de la tarde, el capitán James Stagg, jefe meteorólogo, anunció que se produciría un lapso de buen tiempo durante 36 horas a partir del día siguiente. Eisenhower tomó la decisión más importante de su carrera: "Muy bien, allá vamos".

▶ **El sargento Fuller, de Worcester Park, Surrey, y el cabo Coombs, de Grove Park, Londres, cambian moneda inglesa por billetes franceses, en la oficina ambulante del cajero. Todos los detalles de la invasión estaban previstos.**

DIARIO DE BATALLA

OPERACION OVERLORD

NOVIEMBRE 1943

30 Se fijan las directrices

DICIEMBRE

6 Designado Eisenhower como comandante de las fuerzas aliadas.

ENERO 1944

17 El SHAEF, establecido en Londres.

FEBRERO

1 Se revisa el plan Overlord.

MAYO

15 Reunión en St. Paul School.

JUNIO

4 El Día D queda pospuesto debido al mal tiempo.

5 9,30 pm: Los primeros aparatos despegan de aerodromos británicos.

6 12,15 am: Los buscadores de rutas empiezan a llegar a Normandía.

1,15 am: Tienen lugar importantes aterrizajes de paras.

4,00 am: Los paras británicos controlan Ranville y posteriormente Merville.

7,30 am: El 101.° de paras americanos asegura salidas 3 y 4 de playa Utah.

12,00 pm: Comandos británicos llegan a los puentes del Orne.

1,00 pm: El 101.° y la 4.ª División de Infantería contactan en Poupeville.

7,00 pm: Controlado el paso del Menderet en Chef du Pont por la 82.ª División Aerotransportada.

◀ **Maniobras americanas en una playa del litoral sur.**

▼ **El buque americano LST-289 entra averiado en Dartmouth el 28 de abril de 1944, tras haber sido torpeado en aguas de Portland Bill, durante las fatales maniobras de Slapton.**

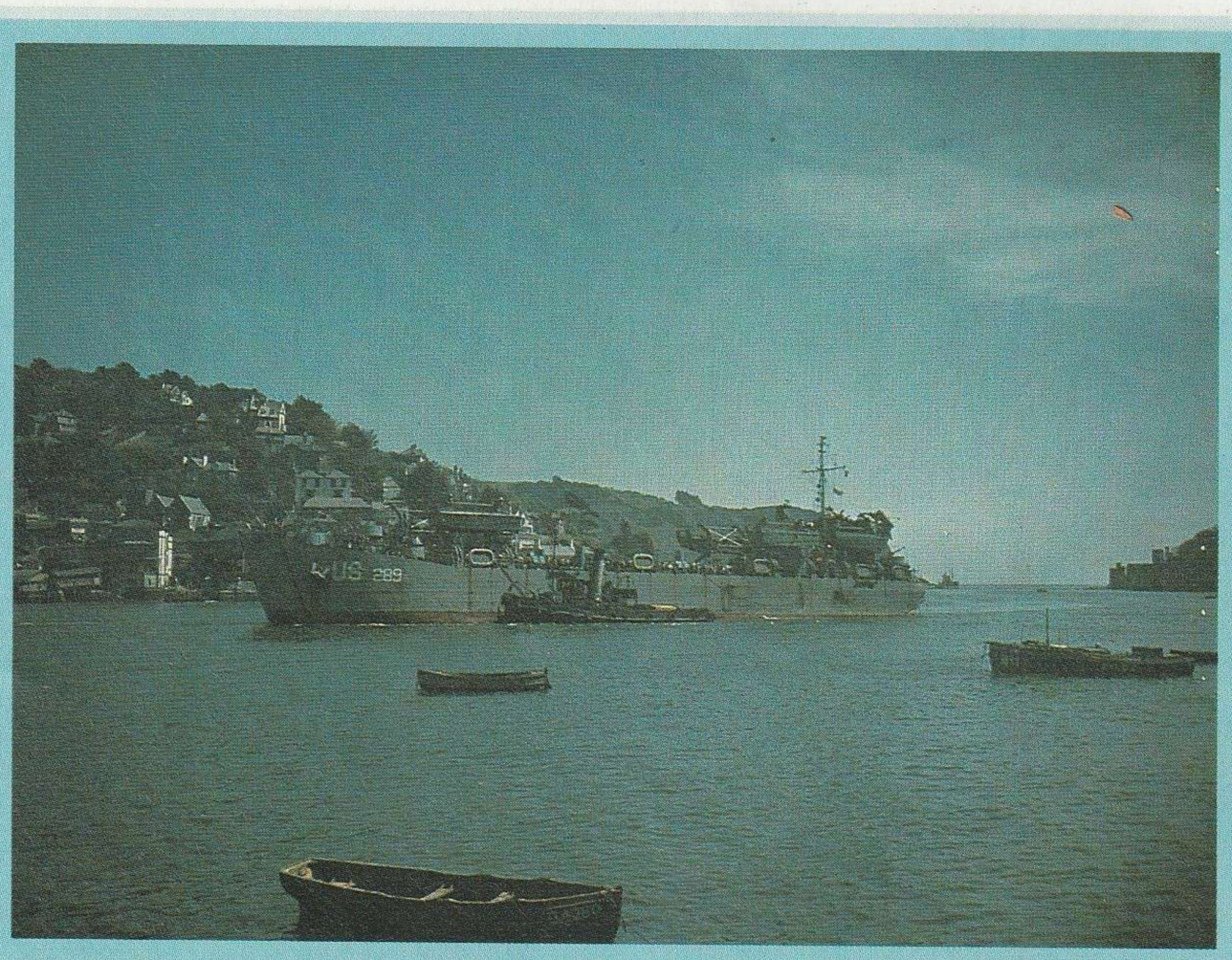
Imperial War Museum

SLAPTON SANDS

Slapton Sands, en Devon, era un paraje muy similar a las playas de Normandía, y esa fue la razón por la cual los americanos lo escogieron para hacer prácticas de desembarco. El 25 de abril de 1944 se organizó el ejercicio Tigre, que permitiría a los americanos del VII Cuerpo practicar sus posteriores desembarcos en playa Utah. Las maniobras habrían de realizarse a última hora de la noche del 27/28. Cuando el convoy de navíos tipo LST se acercaba a la costa, fueron atacados por siete lanchas torpederas alemanas, procedentes de Cherburgo. Fue cosa de mala suerte, pues las torpederas se encontraban en simple servicio de patrulla.

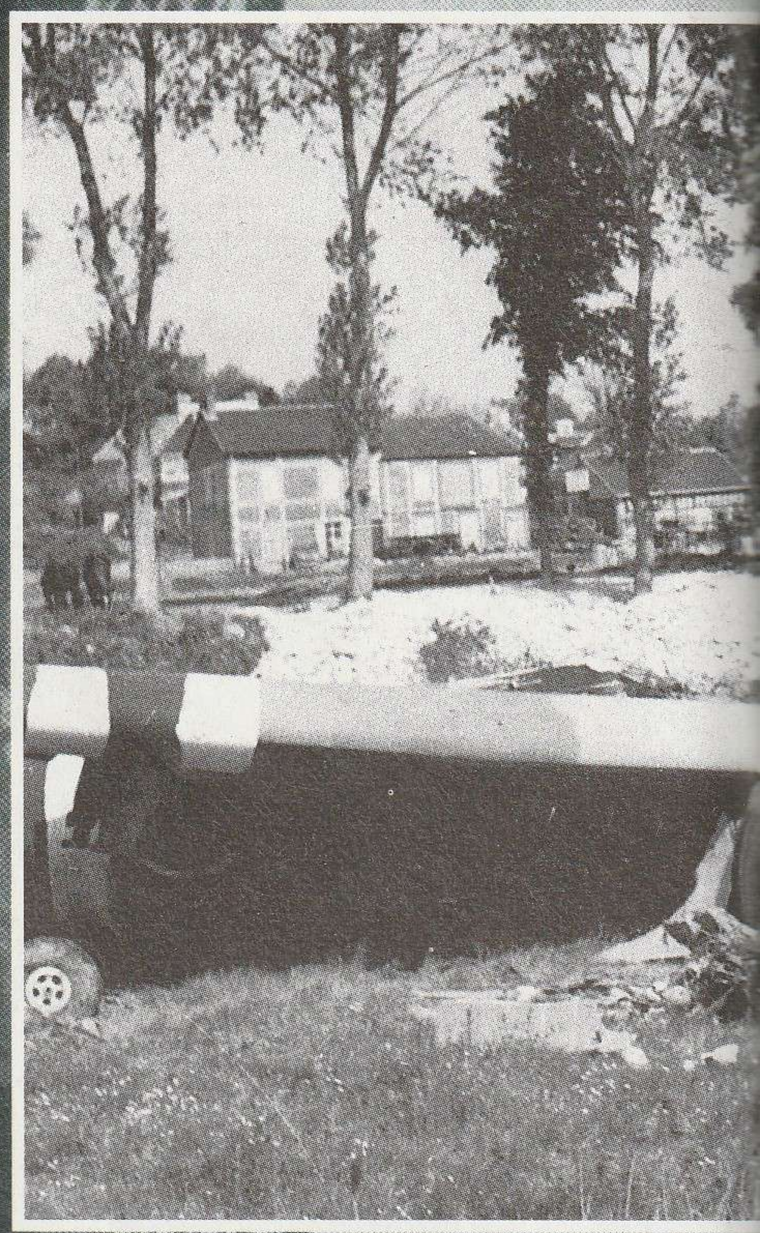
Dos de los LST resultaron hundidos y un tercero resultó dañado, pereciendo ahogados 639 americanos que no pudieron nadar, dado el peso de sus equipos.

Lo acaecido en Slapton Sands no fue publicado hasta bastante después de concluida la guerra, ya que el SHAEF impuso una severa censura para que los alemanes no llegaran a saber en dónde se produciría la Operación Overlord. Muchos años pasarían antes de que se levantase un monumento conmemorativo en aquella playa.



US National Archives

CAMPAÑAS



ATERRIZAN LOS PARACAIDISTAS

Las fuerzas aerotransportadas fueron las primeras que pusieron pie en la Europa ocupada; pero no hubo tiempo para celebraciones, porque era más importante apoderarse de las vitales posiciones enemigas.

Imperial War Museum

taguardia de las divisiones alemanas que defendían las playas, e impedir los intentos enemigos por llevar refuerzos a la zona.

En el flanco oriental de la cabeza de playa planeada, tropas británicas habían llegado a la playa Sword, cerca de Oustrehan, y avanzaban hacia Caen. Para proteger su flanco izquierdo se había lanzado, entre los ríos Orne y Dive, a la 6.ª División Aerotransportada. Los puentes sobre el Dives deberían ser volados, a fin de impedir la llegada de refuerzos alemanes, mientras que los existentes en el Orne y en el canal de Caen deberían mantenerse hasta que llegaran los refuerzos esperados por mar.

Al oeste, dos divisiones aerotransportadas americanas fueron lanzadas un par de millas tierra adentro del punto establecido, la playa Utah, en la base de la península de Cotentin. La 101.ª Aerotransportada debería asegurar las escasas carreteras que partían de las playas, y que proporcionaban las únicas rutas que protegían la zona costera, formada tras la retirada de los alemanes. La 82.ª Aerotransportada cayó sobre zonas un poco más al interior. Los soldados que la componían —la llamada División "Todos americanos"— deberían ocupar el cruce de Ste. Mère Eglise y tomar dos puentes existentes sobre el río Merderet.

◀ Los planeadores sirven para depositar un buen número de hombres en una zona fijada. Estos planeadores Horsa, en el canal de Caen, son los restos del asalto sobre los puentes del Canal.

Imperial War Museum

Aunque era más de medianoche del 6 de junio de 1944, las luces seguían encendidas en el bunker de operaciones del LXXXIV Cuerpo Alemán, de guarnición en la Normandía oriental. Su comandante, el general Erich Marcks, estaba celebrando su aniversario y daba una pequeña fiesta a su Estado Mayor.

Pero la fiesta no iba a llegar a buen término en aquella ocasión. A la 1,10 de la madrugada, Marck recibió una llamada del cuartel general de su 716.ª División, que protegía la zona de la antigua ciudad de Caen. En ese sector estaban aterrizando planeadores y paracaidistas. Un minuto más tarde, Marck ponía a todas sus fuerzas en alerta de invasión.

El asalto de los aerotransportados

Parecía como si el asalto aliado a través del canal, que los alemanes estaban esperando desde finales de 1942, se fuera a producir, finalmente. A medida que llegaban los mensajes al cuartel general del LXXXIV Cuerpo, en St. Lo, y a los del Séptimo Ejército, en Le Mans, se iba trazando un cuadro de total confusión. Se habían producido aterrizajes en los alrededores de Caen. También se informaba de que otros habían tenido lugar en la península de Cotentin, al norte de la línea de St. Lo a Coutances, y al este de la que iba de St. Lo a Valognes. Llegaban informes aislados de todas partes, incluso de la zona del Havre, al norte del estuario del Sena.

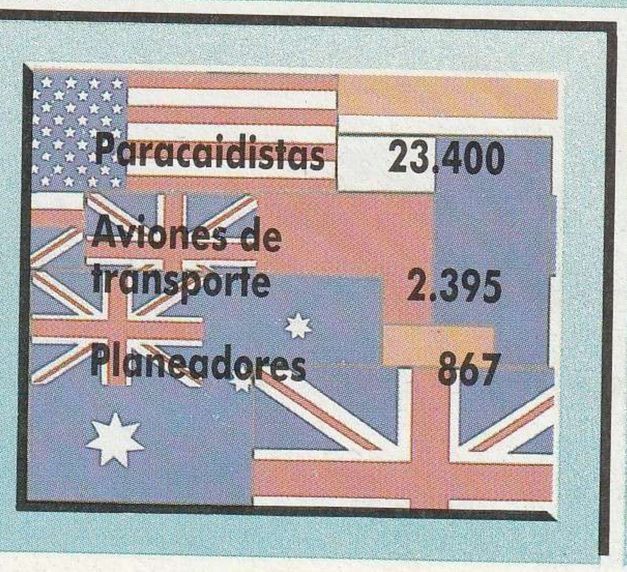
Sin embargo, no había rastros de tales ataques. Esto era debido, en parte, a que los aliados habían lanzado falsos paracaidistas, verdaderos hombres de paja, además de los miles pertenecientes a las fuerzas aereotransportadas. En parte resultó algo accidental, pues muchos de los lanzamientos no fueron tan precisos como debieran haber sido. Pero el resultado fue un verdadero rompecabezas para los jefes alemanes, que no sabían cómo organizar sus defensas, ya que les era imposible esclarecer dónde se estaba produciendo el ataque principal.

Pero los aliados lo sabían muy bien. Tres divisiones aerotransportadas fueron lanzadas para cubrir una amplia zona de desembarcos en la costa de Normandía, entre el río Orne y las playas al este de Ste. Mère Eglise. Su objetivo consistía en asegurar los flancos de la zona que sería ocupada por la invasión naval, neutralizando las áreas de re-

Peter Newarks

◀ Ha llegado la hora para que el 101.° y el 82.° Aerotransportados USA abran el segundo frente. Un paracaidista americano, pesadamente equipado, sube a bordo de un avión de transporte C-47.

FRENTE DE BATALLA



▲ Los paracaidistas ocupan sus puestos en el avión; sus rostros embetunados por el camuflaje muestran esa extraña hilaridad que suele preceder siempre a las operaciones peligrosas.

◀ Fuerzas aerotransportadas aliadas y defensores alemanes durante el 5/6 de junio de 1944.

Imperial War Museum

▶ A medida que se acerca el Día D, se producen escenas como ésta, en la que tropas aliadas aguardan para ser embarcadas en los puertos ingleses. Recuadro: "Una victoria total y nada menos", es la orden que da Eisenhower a estos paras dispuestos a partir.

Una inmensa flota aérea transportaba las divisiones de paracaidistas aliados. Estaba formada por un millar de aviones de transporte tipo Dakota C-47 y unos 200 planeadores. Empezaron a despegar de sus bases situadas en Midlands, Oxfordshire y Berkshire hacia las 9,30 de la tarde del 5 de junio. La primera oleada llevaba "trazadores de rutas", soldados especialmente entrenados para fijar las señales luminosas y los sistemas de radar que, según se suponía, permitirían a los pilotos identificar las zonas de lanzamiento.

Los Dakota de transporte y los remolcaplaneadores Albemarle volaban en escuadrillas de nueve aparatos, en formación V, tan cercanos unos de otros que las puntas de sus alas no distaban más de 46 m. Los pilotos no disponían de más puntos de referencia que las pequeñas luces de navegación existentes en cada avión. Una vez cruzado el canal, los remolcaplaneadores descendieron a una altitud de 215 metros.

El canal de Caen

Casi al mismo tiempo en que empezaron a llegar los "Trazadores de rutas", poco después de medianoche, seis pilotos de planeadores soltaron las amarras que les unían a sus respectivos aviones. Tras planear un poco sobre la campiña normanda, se inclinaron e iniciaron el picado. Los pilotos buscaron las marcas que conocían muy bien por las fotografías de reconocimientos aéreos. En la cola del planeador que iba en cabeza se abrió el paracaídas que reduciría la velocidad de descenso. Tras un breve impacto sobre el suelo, el planeador se deslizó hacia el puente sobre el canal de Caen. Los otros dos aterrizaron cerca del primero.

Los tres pelotones saltaron rápidamente de sus aparatos y tomaron el "Puente Pegaso", como si se tratara de un ejercicio de entrenamiento. Se produjo un corto e intenso tiroteo, en el extremo este del puente en donde aterrizaron los planeadores. Los alemanes, al otro lado, dispararon también desde las posiciones que mantenían en algunas casas, pero fueron rápidamente superados por los atacantes, que cargaron valientemente a través del puente, haciendo fuego con sus armas automáticas. El otro objetivo del asalto, el puente sobre el río Orne, también se capturó sin mayor dificultad.

A las 0,50 de la madrugada, el núcleo de la 6.ª Aerotransportada llegó a la zona fijada, pero los lanzamientos tuvieron sólo un éxito parcial. Muchos paracaidistas saltaron muy agrupados, de forma que, ya en el suelo, se pudieron formar rápidamente unidades de combate. Lamentablemente, algunas quedaron muy dispersas. Pero, en general, puede decirse que los británicos tuvieron bastante suerte en sus lanzamientos. Al este del Orne, el silencio de la campiña pronto quedó roto por el ruido de silbatos, gritos y el extraño sonido de hasta cuernos de caza, con lo que se trataba de reagrupar a los dispersos paracaidistas en sus diferentes puntos de reunión.

Entre las unidades británicas que no tuvieron mucho éxito a la hora de los lanzamientos se contaba el 9.º Batallón. Tratando de evitar una ráfaga de fuego antiaéreo, los pilotos hicieron una brusca maniobra que arrojó a los paracaidistas, muy cargados con toda su impedimenta, unos contra otros dentro de los aviones. Este incidente retrasó el tiempo de lanzamiento, de manera que a las 2,35 apenas si se había agrupado una quinta parte del batallón. Sólo un cuar-

▼ Comandos británicos que desembarcaron en apoyo de los planeadores cavan trincheras a lo largo de una carretera de Normandía. Tras ellos, los restos de un planeador Horsa, averiado al tomar tierra.

Topham Picture Library; dibujo: Imperial War Museum

▶ Insignia brazalete de la 82.ª División Aerotransportada USA, que fue lanzada antes de la gran invasión del Día D para asegurar las comunicaciones de la playa Utah.

to de hora más tarde su comandante, el teniente coronel Terence Otway, pudo empezar su vital misión del Día D.

Los alemanes habían construido una batería de cuatro casamatas (puestos artilleros fortificados) cerca de la localidad de Merville. Desde allí, la batería dominaba las playas al oeste de Ouistreham, por lo que podía destruir potencialmente los buques y embarcaciones de desembarco que llegaran a la playa Sword. Al 9.° batallón le había correspondido la misión de capturar la batería y destruir los cañones.

Pocos puntos de referencia

Los paracaidistas abandonaron su zona de aterrizaje y avanzaron en dirección a la batería. Aunque tuvieron que hacer abundantes paradas para comprobar las escasas señalizaciones visibles a la luz de la luna, Otway y sus hombres pudieron reunirse felizmente con un destacamento que se había lanzado con los "Trazadores de rutas". Estos hombres ya habían llegado hasta la batería y, después de hacer una brecha en las alambradas, habían conseguido fijar una especie de sendero en el campo de minas que rodeaba las casamatas. Incluso habían cavado trincheras y puestos de tiro.

Otway decidió atacar por dos puntos, utilizando bombas Bangalore, para hacer saltar las alambradas, tras lo cual avanzarían dos grupos de 12 hombres cada uno. Se procedería a otro ataque de distracción contra la entrada principal de la batería, inmediatamente después de que el ataque principal se hu-

Popperfoto

biera desencadenado. A las 4,30 de la madrugada se inició el asalto.

La guarnición alemana fue cogida por sorpresa, pues estaban distraídos con la oportuna llegada de tres planeadores, aparecidos justo antes de que se hicieran saltar las alambradas. Los hombres se lanzaron sobre la batería antes de que los planeadores aterrizaran unos cientos de metros más al oeste.

Tras hacer explotar las bombas Bangalore se procedió al asalto. Los dos destacamentos cruzaron rápidamente la alambrada y penetraron en el recinto de la batería. Desde sus trincheras, los alemanes disparaban contra los paracaidistas. Uno de los destacamentos inició un asalto cuerpo a cuerpo contra los defensores. El terreno estaba lleno de los cráteres producidos por las explosiones del bombardeo preliminar, y los británicos los aprovechaban para refugiarse en ellos, disparando ininterrumpidamente para proteger su avance.

Una vez llegados a las posiciones artilleras, los paracaidistas dispararon al interior de las casamatas hasta que se rindieron los defensores. Los cañones quedaron inutilizados con bombas Gammon (explosivos de plástico envueltos en tela de malla). A las 5,00 de la madrugada la batería de Merville había caído en poder de los británicos, con lo que las siguientes oleadas de invasores no encontrarían oposición. El único foco de resistencia procedía de un solitario mortero alemán que seguía disparando sobre los alrededores de la batería sin excesivo convencimiento.

A las 3,30 de la madrugada, casi una hora antes de que se iniciara el ataque de Otway, un contingente de unos 60 planeadores había llegado a la cabeza de puente, al este del río Orne. Llevaban armas pesadas, vehículos y el personal del cuartel general de la 6.ª División Aerotransportada. Un batallón de paracaidistas había limpiado previamente la zona de los postes que los alemanes plantaban en campo abierto para impedir el aterrizaje de planeadores.

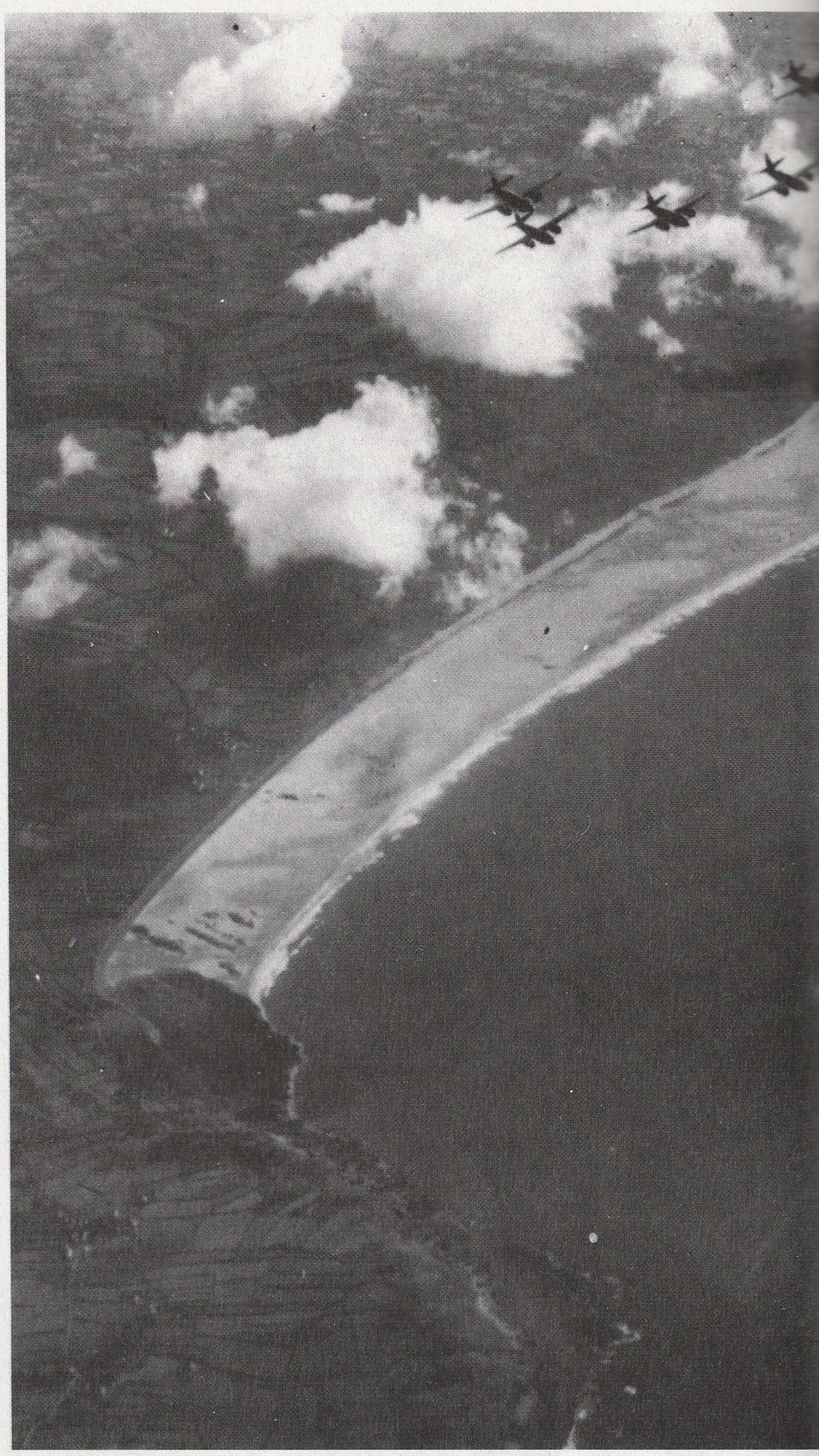
▶ Volando sobre la costa norte de Francia, en las primeras horas del 6 de junio de 1944, estos B-26 Marauder del Noveno Comando Bombardero USA regresan tras cumplir su misión de apoyo a la invasión.

Con la llegada de los cuarteles generales de la división, la 6.ª Aerotransportada empezó a construir sus trincheras, de modo que con las primeras luces del día los aliados ya disponían de un perímetro defensivo, habiendo volado los puentes sobre el río Diver, al este de Caen. Las carreteras principales que conducían hacia la cabeza de puente fueron protegidas con cañones antitanque. Ahora todo lo que les tocaba hacer a los "paras" era esperar a las tropas británicas que llegarían por mar.

Confusión en los lanzamientos

Para las dos divisiones americanas que se hallaban al oeste las cosas no marchaban, ni mucho menos, tan favorablemente. Los problemas empezaron con la actuación de los pilotos de los C-47. Muchos eran inexpertos, y esto aumentó la ya de por sí inevitable confusión de un lanzamiento nocturno, lo que costó un cierto número de vidas humanas. En principio, un frente de nubes obligó a que los aviones perdieran la formación de vuelo que mantenían, incrementando la distancia entre ellos. Cuando se dejaron atrás las nubes, fue imposible rehacer las formaciones, de manera que los paracaidistas pudieran saltar lo suficientemente juntos como para formar con rapidez sus unidades de combate, ya en tierra.

El fuego antiaéreo alemán contribuyó también a la dispersión de los aparatos. Los bruscos movimientos de estas maniobras tiraban al suelo a los paracaidistas que, cargados como estaban con toda su impedimenta, apenas si podían moverse dentro de los aviones. Pero todavía se cometieron mayores errores, pues algunos pilotos se confundieron al interpretar las señalizaciones de tierra, y



ESPIONAJE PARA LA INVASION

Los que proyectaron la operación Overlord estuvieron apoyados por una vasta red de espionaje, pero los objetivos más importantes eran las propias playas y las defensas costeras conocidas como la Muralla Atlántica.

Las informaciones llegaban a veces de los elementos más insospechados, como, por ejemplo, de un empapelador francés que robó los planos de la sección normanda de la Muralla Atlántica, de una oficina de la Organización Todt que se estaba construyendo. La resistencia desempeñó un papel valiosísimo, realizando un esfuerzo especial para proporcionar detalles sobre la franja costera del Canal.

Todo esto se complementaba con las fotografías de reconocimiento aéreo y la información suministrada por los turistas británicos que habían estado en Francia antes de la guerra. Los COPPS —Grupos de Pilotaje de Operaciones Conjuntas— procedieron a hacer desembarcos nocturnos para conocer los desniveles que tenían las playas francesas, su capacidad de descarga y obstáculos existentes en ellas. Toda esta información fue recogida en mapas y esquemas que serían usados en su día.

Imperial War Museum

Süddeutscher Verlag

▲ Comprensiblemente satisfecho de encontrarse con los libertadores de su país, este ciudadano francés saluda a los Tommies británicos tras el desembarco inicial.

Imperial War Museum

americanos lograron llevar a cabo gran parte de lo que se había establecido, pues los alemanes se hallaban tan confundidos como ellos por tan extraño tipo de guerra. Parecía como si por todas partes estuvieran descendiendo grupos de paracaidistas que, después, desaparecían en la noche. Para los defensores alemanes los problemas se veían agravados por la muerte del comandante general de la zona, que pereció en una emboscada de los paracaidistas.

Chef du Pont

Los dos batallones del 505.° capturaron la aldea de Ste. Mère-Eglise, bloqueando la carretera principal que corría paralela a la playa de invasión Utah, e impidiendo de este modo la llegada de fuerzas alemanas desde Cherburg. Los hombres del 82.° también capturaron el puente que cruzaba el Merderet, en Chef du Pont, casi una milla al sur de Ste. Mère-Eglise. Otro puente sobre el Merderet que también debería tomarse, el de La Fière, fue capturado, pero se perdió posteriormente. El puente se encontraba a unos 600 metros al este de Ste. Mère-Eglise. Los primeros americanos que llegaron allí fueron detenidos por el fuego de los alemanes, situados en una granja vecina. Posteriormente llegaron otras dos unidades, pero durante gran parte de la mañana ninguna de ellas supo de la presencia de las restantes. Sobre la hora del almuerzo las tres unidades decidieron atacar conjuntamente. Se tomó la granja y el puente quedó asegurado.

Pero fue por poco tiempo. Los alemanes empezaban a organizar su contraofensiva, reaccionando a los desembarcos aliados en las playas, que marchaban por buen camino. Una de las unidades de vanguardia avanzaba hacia la Fière. Los americanos habían dejado una guarnición escasa para defender el puente, por lo que a los alemanes no les fue difícil reconquistar uno de los extremos del mismo. Posteriormente, al 82.°

muchos paracaidistas americanos fueron lanzados en marismas e incluso, en el mar, en donde perecieron ahogados.

Unas cuantas unidades lograron lanzarse como estaba planeado. Dos batallones del Regimiento 505.° saltaron correctamente, pero fueron las excepciones. En medio de la noche trataron de formar sus unidades, haciendo sonar incansablemente sus "crickets", una especie de juguete infantil que hacía un sonido especial al apretarlo. Estos artilugios servirían, en principio, para identificar a los soldados americanos. Poco a poco fueron reuniéndose, pero con gran desorden. Hombres que pertenecían a un batallón quedaban bajo el mando de un oficial de otro distinto, o incluso de otro regimiento o división. Tras la invasión, se comentarían abundantes casos de soldados que, viéndose perdidos, se incorporaban durante unas cuantas horas a una unidad cualquiera, que abandonaban posteriormente para buscar a sus verdaderos camaradas.

Cuando una maquinaria militar se desbarata de este modo, el resultado final suele ser el desastre. No obstante, los

▶ Una batería antiaérea alemana, con sus cañones camuflados, se dispone a rechazar la invasión aérea en la zona de Caen.

◀ Los vuelos de reconocimiento a baja altura revelan el sistema de barreras defensivas de Rommel para evitar cualquier desembarco enemigo.

◀ **Esta foto tomada a mediados de junio de 1944 muestra a soldados de la 12.ª División Panzer SS *Hitler-Jugend* que se vieron implicados en medio de la invasión. Perdieron dos tercios de sus fuerzas en Normandía.**

Aerotransportado le habría de costar muchos esfuerzos retomar esta posición. La suerte del 101.° también resultó muy complicada. Su zona de lanzamiento estaba al sur de la del 82.°, y su objetivo era tomar las vías de comunicación que partían de la playa de Utah hacia las marismas, protegiendo su flanco izquierdo, el más aislado de las cabezas de puente aliadas.

Los lanzamientos del 101.° fueron un poco más aglutinados que los del 82.°, y las unidades pudieron reagruparse, en su mayoría, de forma más rápida.

Pero dos de los batallones que, con mucho, habían ejecutado el mejor asalto de la noche tuvieron la desgracia de caer en una zona que los alemanes habían protegido con ametralladoras e iluminado con el incendio de una granja. Las bajas fueron importantes.

▲ **Tras aterrizar sin problemas, estos soldados del planeador cariñosamente denominado "La tía de Carlitos" descargan un *jeep* y otra maquinaria pesada del aparato.**

Süddeutscher Verlag

El 101.° se dispuso a apoderarse de las cuatro salidas que partían de Utah, pero les fue imposible tomar los puentes que cruzaban el río Douve, o bloquear la carretera de Carentan a Ste. Mère-Eglise. Para apoderarse de una de las salidas, la que se encontraba más al norte, era necesario destruir las posiciones artilleras alemanas de Mesières. Esta tarea recayó sobre el sargento de Estado Mayor Summers y un reducido pelotón de 15 hombres. Summers no había visto anteriormente a ninguno de los componentes de su batallón, que debió parecerle un grupo bastante difícil de manejar.

A medida que se iban acercando al objetivo, el sargento decidió que la mejor manera de estimular a sus hombres era darles un buen ejemplo.

Al llegar a las instalaciones enemigas —formadas por varias casas, un comedor y otro edificio de dos plantas—, el sargento Summers se lanzó hacia la primera casa. Abrió de una patada la puerta de esta casa y empezó a disparar inmediatamente con su subfusil Thompson, matando a cuatro de los ocupantes y capturando al resto.

Aunque le impresionaba pensar que estaba solo, siguió adelante con su ataque ocupando otras cuatro casas y matando a unos 16 alemanes.

Ayudado por un único soldado raso, Summers prosiguió su asalto, tomando otras cinco casas y el comedor, y eliminando a otros 45 alemanes.

Finalmente, el resto de los hombres de su pelotón se animaron a seguirle, atacando el edificio principal de aquellas instalaciones.

Imperial War Museum

Se establecen contactos

La infantería americana que avanzaba desde las playas logró contactar primeramente con el 101.°, en la localidad de Pouppeville, a la una de la tarde del 6 de junio. Una hora antes, los comandos habían logrado establecer contacto con los paracaidistas británicos, en el Puente Pegaso, pero los hombres de la "cabeza de puente de los aerotransportados" continuaron aislados de las fuerzas británicas de la playa Sword durante 24 horas más.

En el calendario de la invasión se contemplaba la toma de Caen durante el mismo Día D. De haber sido así, la cabeza de puente de los aerotransportados hubiera quedado dentro del avance general. Pero en lugar de esto, los alemanes siguieron manteniendo Caen hasta finales de julio.

De esta manera, la cabeza de puente se convirtió en un mero "saliente", al este de Caen, durante mucho más tiempo del que se había calculado; por lo que el ulterior resultado de la batalla de Normandía dependió, en gran medida, del éxito del ataque de los paracaidistas.

En líneas generales, el papel jugado por los británicos en el asalto de las fuerzas aerotransportadas puede considerarse un éxito, al haber conseguido sus objetivos con un reducido número de bajas, que fueron más abundantes entre los pilotos de los planeadores. Por el otro lado, los americanos sufrieron graves pérdidas debido a los accidentes producidos y al ataque del enemigo, consiguiéndose parcialmente los objetivos fijados gracias a una mezcla de suerte y, en ocasiones, de heroísmo. Puede resultar muy significativo que no se emprendieran otras acciones de aereotransportados hasta la llamada Operación Huerta, a mediados de septiembre de 1944.

Tal vez esto se debiera a que los aliados avanzaban demasiado deprisa para que tanto la aviación como las tropas pudieran unirse a tiempo. Pese a todo, las operaciones de paracaidistas en Normandía sirvieron para que los jefes militares conocieran a fondo los problemas que tal empresa suponía.

HISTORIAS DE LA GUERRA

A pesar de que el entrenamiento a que se sometían los comandos británicos era muy intenso, siempre cabía que se produjeran algunos errores. Al llegar por primera vez a Francia y buscar los campos abiertos de su zona de aterrizaje, un soldado comprobó que se encontraba en un centro urbano, y que había descendido sobre un patio interior. El hombre tuvo que confiar en la buena voluntad de los inquilinos, que le dirigieron hacia su objetivo evitando a la guarnición alemana que se hallaba a tan sólo 90 metros del punto en que había descendido. Al parecer el piloto se había confundido, tomando la referencia de un tren en llamas por una línea de fuegos señalizadores, y había procedido a un lanzamiento errado.

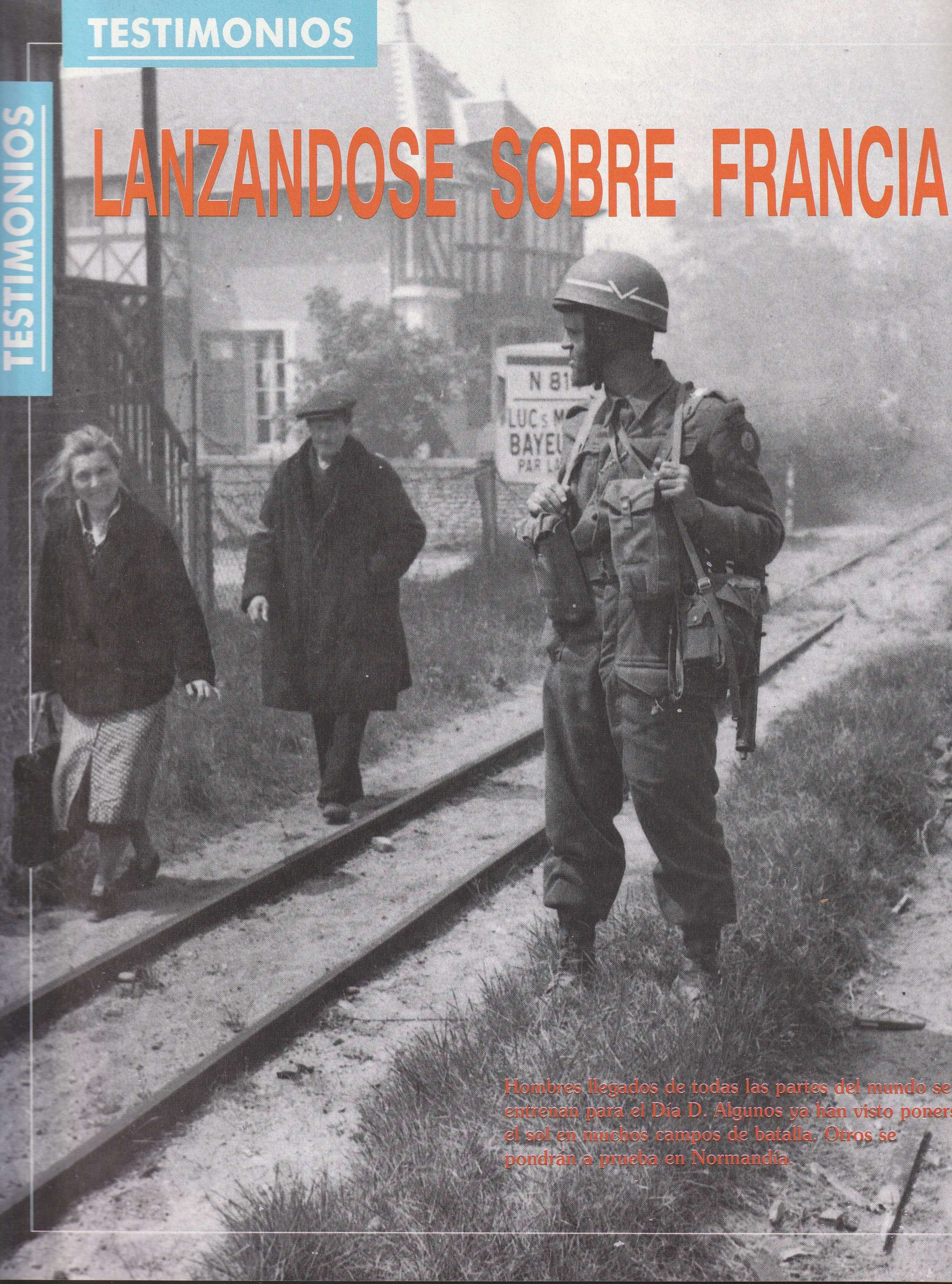
▼ Continuando los bombardeos del Día D, aparatos Typhoon de la RAF atacan con cohetes puntos clave alemanes. Véase cómo se alzan columnas de humo de una instalación de radio alcanzada.

Imperial War Museum

TESTIMONIOS

TESTIMONIOS

LANZANDOSE SOBRE FRANCIA



Hombres llegados de todas las partes del mundo se entrenan para el Día D. Algunos ya han visto ponerse el sol en muchos campos de batalla. Otros se pondrán a prueba en Normandía.

Combatientes británicos venidos de Africa e Italia se hallan de nuevo en casa, preparándose para un gran acontecimiento. Se trata de un desembarco, pero ¿dónde se efectuará? A medida que se acerca el misterioso "Día D", no sólo los hombres que van a tomar parte en él, sino también los que defienden la "Muralla del Atlántico", comprenden que algo está a punto de suceder. Finalmente, las Divisiones 101.ª y 82.ª de las Fuerzas Aerotransportadas USA se lanzan sobre la Normandía ocupada por los nazis. Invasores, tropas de asalto de vanguardia y defensores rememoran los acontecimientos del Día D.

El sargento piloto Rupert Cooling, tras volar en misiones de apoyo en la invasión de Sicilia, regresó a Gran Bretaña para entrenarse para el gran día. Pronto se encontró en Escocia, junto a la Escuadrilla 516 de las Fuerzas Combinadas.

Imperial War Museum

R. Cooling

▲ En vísperas del gran día, se llevan a cabo prácticas de desembarco. En la foto, botes de humo ocultan el puerto mientras desembarcan camiones USA.

▶ El sargento piloto Cooling, uno de los muchos hombres que tomaron parte en las maniobras, posa aquí durante su estancia en Africa del Norte.

❝ Nuestra escuadrilla estaba formada por una compleja mezcla de aparatos: Mustangs, Hurricanes, Blenheims, Ansons, dos Lysanders, un Miles Master, y hasta un Tiger Moth, en el que volábamos básicamente para divertirnos.

Los ejercicios comprendían ataques de la aviación de apoyo y desembarcos de la infantería. Los Blenheims llevaban un tipo de proyectiles que tenían la potencia de una bomba de 120 kg. Lanzábamos series de cuatro delante de las fuerzas asaltantes, en el momento en que llegaban a la playa. Había que tener cuidado con el lanzamiento de estos proyectiles, cuya explosión mataba a una distancia de 6 metros. Mientras tanto, los Mustang y los Hurricanes ametrallaban la costa con sus cañones.

Uno de los Blenheim estaba equipado con una sirena que producía un sonido verdaderamente angustioso en el momento en que se lanzaba en picado; tal artilugio tenía por objetivo alterar el ánimo de las tropas enemigas, allá abajo. En las prácticas, lanzábamos chorros de humo. En cuanto las barcazas de desembarco se dirigían hacia la playa, descendíamos a unos 15 metros y volábamos casi entre sus cascos. Presionábamos el disparador, y una larga y densa columna de humo blanco borraba el contorno de los alrededores. Era un poco arriesgado, pero pronto estábamos de nuevo en el claro y limpio espacio de allá arriba. Excepto en una ocasión.

La ensenada Fyne se bifurca en su extremo oriental. El tramo más corto corre entre altas colinas cuyas laderas caen casi a pico sobre el agua. La playa objetivo se hallaba al abrigo de este escarpado terreno.

Cualquier aproximación a este punto, desde el oeste, se hacía imposible por estas cumbres de más de 1.200 metros, por lo que a los Blenheim les era obligado acercarse desde el este. En el preciso momento en que yo había descendido a unos 15 metros, mi aparato volaba a unos 400 km/h. Reduje la velocidad y pulsé el botón que liberaba los cilindros de humo. No sé qué pudo suceder luego, pero sus efectos resultaron catastróficos. La carlinga, los instrumentos, los controles de vuelo, incluso mis propias manos desaparecieron en medio de una nube densa y blanca. Pensé que iba a morir en cuanto el avión se lanzase contra el agua, o se estrellase contra una de las cercanas colinas. Tras una eternidad, tal vez tres o cuatro minutos, la atmósfera se clarificó. El aparato estaba ya a unos quince kilómetros de su objetivo, volando a 400 metros sobre el centro de la ensenada. A ambos lados quedaban las escarpadas colinas. Tras aterrizar, me dirigí a la enfermería para hacerme un reconocimiento, y después fui a ver al capellán, porque me pareció... lo más apropiado.

En los ejercicios que se llevaban a cabo perdimos tres pilotos y cuatro aparatos. No fueron unas pérdidas graves si se considera lo importante de la operación. ❞

Imperial War Museum

◀ Un bazooka toma posiciones durante unas maniobras. Los soldados USA llevan chalecos salvavidas por precaución.

◀ ◀ Finalmente es una realidad el desembarco en Francia, como pueden comprobar estos civiles que marchan despreocupadamente a sus tareas diarias.

El teniente coronel Michael Forrester se encontraba prestando servicio con su regimiento en Palestina, cuando estalló la guerra. Formando parte de la 7.ª División Acorazada luchó en Grecia, Creta, el desierto occidental y en la invasión de Italia, antes de regresar con las "Ratas del desierto" para entrenarse ante la invasión de Europa.

"Naturalmente desconocíamos cuándo se iba a producir el Día D, porque, de hecho, sabíamos muy pocas cosas. Se nos dieron instrucciones de entrenamiento y se nos alojó en Norfolk, en unas condiciones que, para la época, eran bastante buenas. Pero había más asuntos que resolver, además de los entrenamientos. Como todos los hombres habían permanecido mucho tiempo fuera del país, una de las cosas más urgentes eran los permisos. Recuerdo que se les concedió al mayor número de hombres, y aunque ya me he olvidado de cuántos días estuvieron fuera, el hecho es que aquella era la primera vez en que veían a sus familias tras mucho tiempo de ausencia.

Otro aspecto que me gustaría mencionar es el que se refiere a la convivencia de nuestros hombres. Regresábamos a Inglaterra después de bastantes años de vida en el desierto. Había que cuidar, por tanto, nuestras relaciones con la población civil, que en nuestro caso eran los vecinos de Kings Lynn y otras poblaciones cercanas, zona en la que estaban situados nuestros campamentos de entrenamiento. Era importante saber comportarnos dentro de la comunidad y formar parte de ella, aunque supiéramos que no íbamos a permanecer allí durante mucho tiempo.

La gente de aquella comarca fue muy cordial y amable, y nos recibió con tanta amistad que nos sentimos verdaderamente en casa.

El general Erskine, comandante de nuestra División, nos ofreció también la posibilidad de disfrutar de una fecha memorable el día en que se entregaron en el Palacio de Buckingham las medallas a los que, durante todos aquellos meses y años precedentes, las habían ganado. Estos actos, como también las visitas que efectuamos, servían para levantar nuestra moral y hacernos sentir que estábamos allí para algo realmente importante.

El tipo de entrenamiento que llevábamos a cabo nos daba cierta idea de que el país en que íbamos a luchar estaba relativamente cerca. Aun así, cuando llegó el día y nos dirigimos a Normandía, nos dimos cuenta que la zona de combate estaba mucho más próxima de lo que nos habíamos figurado.

Dadas sus características, aquel país representaba un cambio enorme con respecto a Italia, como ésta lo había sido respecto al desierto. En Normandía los campos eran pequeños, muy pequeños, con bancales separados entre sí por altos setos, lo que reducía nuestra perspectiva y convertía las maniobras de los tanques en una tarea muy difícil. Los alemanes, por el contrario, tenían sobre nosotros la ventaja de que ya estaban familiarizados con el terreno.

Naturalmente sabíamos, desde el principio, que íbamos a tomar parte en la invasión del continente, pero no teníamos idea de dónde sería.

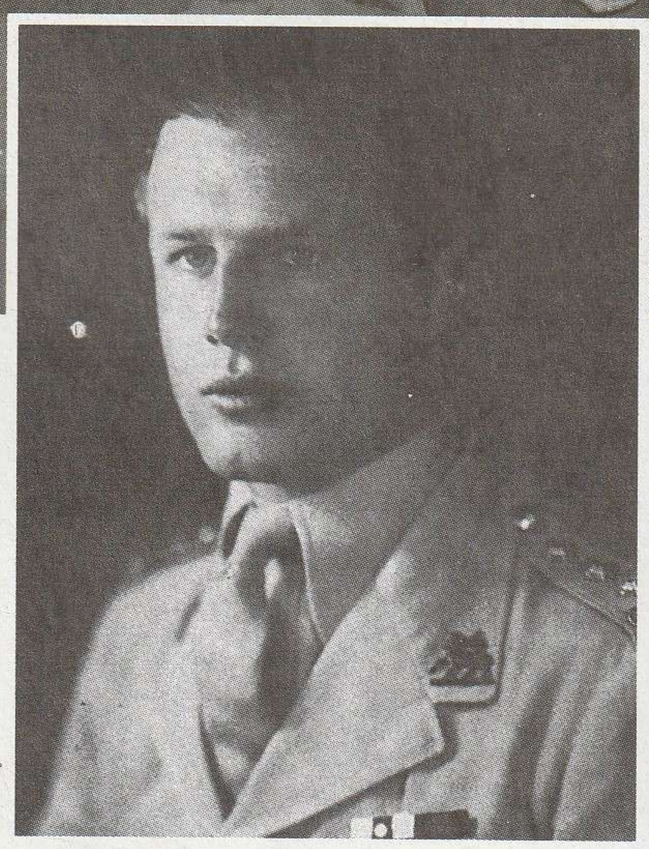
Recuerdo que con las fechas ya muy avanzadas, el general Miles Dempsey nos hizo congregar en un cine para hablarnos. Yo había servido a sus órdenes durante una breve temporada, cuando él estaba al mando del Cuerpo XIII, que tenía sus cuarteles generales en Siria.

Me reconoció entre los que allí estábamos y mantuvo conmigo muy amablemente una breve charla. Yo debí hacer algún comentario, porque él me dijo: "Pero seguramente usted ya sabe que van a..." y empezó a pronunciar "Nor..." Pero inmediatamente se contuvo. Añadió: "¿No lo sabía usted?" Como él sólo había dicho "Nor", yo creí que se trataba de Noruega. Pronto se dio cuenta de que no estaba al corriente —se suponía que no debíamos saberlo—, y cambió rápidamente el tema de la conversación. ¡Durante los días siguientes, yo me devané los sesos pensando si iríamos a Noruega o a Normandía!

Así pues, las cosas se mantuvieron muy secretas hasta el mismo final. Cuando llegó nuestro día abandonamos las instalaciones en Norfolk y nos trasladamos a tiendas de campaña, muy separadas unas de otras —pero perfectamente adecuadas para lo que se pretendía—, en Essex. Allí quedamos aislados en nuestros respectivos campamentos, hasta que se nos informó adecuadamente, al tiempo que se nos autorizaba para que transmitiéramos tal información

Topham Picture Library; recuadro: Maj-Gen Michael Forrester

▲ **Aunque la lucha en Italia prosigue, estos hombres son retirados de ese frente para que tomen parte en las operaciones del Día D.**



Maj Gem Michael Forrester

▲ **El galardonado teniente coronel —hoy general— Michael Forrester, del I/6.° Queens.**

Maj-Gen Michael Forrester

◀ **El teniente coronel Michael Forrester (centro) y el general Erskine presentan al rey Jorge VI al teniente Paddy Toolan (héroe de Palestina, posteriormente muerto en Francia) durante una visita del soberano a la Brigada 131, Queens, destacada en Norfolk.**

hasta que llegase a toda la tropa. Pero, hasta ese momento, nadie supo nada.

Es muy interesante hacer algún comentario sobre el miedo. Marchábamos hacia lo desconocido y esto creaba inseguridad. Al no saber qué te va a suceder, te sientes lleno de incertidumbre, y se da pábulo a un temor que aumenta la secreción de adrenalina.

Yo pienso que el miedo no aparece hasta que te enfrentas a algo verdaderamente peligroso, pero la sensación de temor está presente todo el tiempo. Puedo decir que me sentí realmente asustado en varias ocasiones.

Creo también que la definición de la guerra (una definición anónima, aunque alguien quiera atribuírsela) como "Un conjunto de largos períodos de aburrimiento, salpicados de breves momentos de intenso pánico", es muy acertada. Y aunque me parece que tal frase fue acuñada durante la Primera Guerra, resulta muy aplicable a la Segunda.

Una vez que se produce la situación, surgen distintas clases de miedo. Creo que una de ellas, que afecta a cierta gente, es: "¿Seré capaz de enfrentarme a esto?" Se requiere una buena dosis de coraje para superar esa duda y responderse afirmativamente.

En realidad, uno se encuentra muy asustado, porque piensa que no va a ser capaz de resistir.

Por ello es muy importante el "esprit de corps", porque eleva la moral, al saber que el reto al que tienes que enfrentarte es el mismo que se les presenta a los demás y que tú vas a estar a su lado. ❞

El teniente de vuelo David Warner, navegante de la Escuadrilla 296, regresó de Africa del Norte a finales de 1943, e inició su entrenamiento remolcando planeadores, lanzando paracaidistas y suministros en zonas prefijadas, y aprendiendo a utilizar el sistema de radar Gee. Todo lo cual formaba parte de los preparativos para el asalto del Día D.

David Warner

▲ Teniente de vuelo David Warner, navegante durante los lanzamientos de planeadores del Día D.

❝ En los días que mediaron entre la etapa de entrenamiento y la invasión, se nos envió en vuelos a Francia para lanzar suministros a los Maquis. Esto nos daba práctica en orientación nocturna. Un vuelo típico lo constituía el desplazamiento hacia los macizos montañosos del centro de Francia, donde se encontraba la Resistencia.

Volábamos desde Inglaterra hasta Fécamp, reduciendo progresivamente la altitud de 1.800 metros a 700 y, posteriormente, a menos de 300. Yo solía orientarme por la referencia de tres pequeñas islas, en medio del Loira, fácilmente visibles con luz de luna, que me daban la certeza de estar en la situación exacta. Al llegar allí descendía a 150 metros.

Todos los reflectores enemigos trataban de descubrir algo, pero a 150 metros no les era posible detectarnos, pues para poder hacerlo tendrían que bajar mucho los haces de luz, cosa que inutilizaba los focos; de manera que nosotros volábamos a cubierto de sus reflectores. Por lo general, solíamos cogerlos desprevenidos, volando sobre el techo de su fuego antiaéreo, y escuchando a nuestras espaldas los disparos de sus baterías.

Una vez superado esto, llegabas a la zona de lanzamiento, en donde se encontraba el grupo que recogería los suministros. Volábamos en círculo y, una vez seguros de que estábamos en la zona, bajábamos alerones y ruedas, reducíamos la velocidad a 120 o 150 km/h y descendíamos a unos doscientos metros sobre la línea de luces, para arrojar la mercancía. Una vez hecho esto, nos elevábamos nuevamente, dábamos una vuelta, movíamos las alas deseándoles buena suerte y nos íbamos.

Cuando llegó el Día D nos dieron decenas de fotografías de la costa francesa. Yo las estudiaba durante todo el día. Las tenía en mi cuarto y, por la mañana, cuando me levantaba, trataba de memorizarlas con una taza de té en la mano. Todo lo que teníamos que hacer era soltar allí un planeador.

En el Día D volamos hasta Newcastle porque allí el despegue nos llevaba entre dos y tres minutos, y como disponíamos de 40 teníamos tiempo más que suficiente. Tuvimos que volar hacia el norte durante unos 50 minutos, y cuando regresamos al aeródromo encontramos a los planeadores preparados.

Al llegar a nuestro objetivo no sucedió nada importante. Echamos un vistazo a la zona y dispusimos un cable telefónico para poder hablar con la tripulación del planeador de forma más cómoda. Tras sobrevolar en círculo nuestra zona objetivo, pregunté al piloto del planeador si podía reconocer su zona de aterrizaje, a lo que él respondió afirmativamente. Le dije que cuando estuviese dispuesto para soltar amarras nos lo dijese. "De acuerdo, puedes soltarnos ya", me respondió.

Serían las 2,00 o las 3,00 de la madrugada cuando empezó la operación de desamarre, a unos quince o dieciséis kilómetros tierra adentro.

A unos cinco o seis kilómetros de la costa había una batería enemiga, perte-

▼ Vista parcial del puente en donde deberían aterrizar los planeadores; una panorámica que David Warner aprendería de memoria durante su entrenamiento.

David Warner

▶ Un Armstrong Whitworth Albemarle de la escuadrilla 296. Aunque en un principio los Albemarles fueron concebidos como bombarderos, en el Día D se utilizaron para remolcar planeadores.

David Warner

▲ Un Albemarle se desliza por la pista de despegue, remolcando a su correspondiente planeador. A la derecha: Insignia de la 296.ª escuadrilla de la RAF, que tenía su base en Brize Norton, durante la invasión de Normandía.

RAF Museum

neciente a la "Muralla Atlántica" alemana, que había sido fuertemente bombardeada por unos 80 Wellingtons. Hasta que empezó a amanecer, a las tres o cuatro de la mañana, no pudimos comprobar aquel fantástico espectáculo. ¡Parecía la M25 colapsada por el tráfico! El espacio estaba lleno de aparatos que volaban en todas direcciones. Nunca había visto tantos aviones juntos en toda mi vida. Naturalmente, de noche no nos habíamos dado cuenta de todo aquello.

No logré divisar ningún movimiento de barcos en la mar hasta el viaje de regreso. Cuando rompió el día, el piloto me dijo: "Asómate y échale un vistazo a eso". Entonces pude observar todos aquellos barcos que avanzaban hacia la costa, disparando y preparándose para el desembarco.

Debo decir que toda esta operación no me había puesto nada nervioso, pues, la verdad, es que estabas acostumbrado. Volé al Loira tantas veces, tomando como punto de referencia aquellas tres islitas, que ya me sabía de memoria qué iba a pasar. Lo único que me preocupaba era que se me desprendiese un motor, porque entonces sí que tendríamos problemas. De nuevo en casa trataba de tener todo en orden. Mis cosas estaban perfectamente embaladas por si no regresaba; además, solía llevarme en los vuelos todo cuanto podía. Al dejar el comedor, tenía por costumbre arrancar la primera página del *Daily Mail* y metérmela en un bolsillo. Esta era una precaución por si tenía que aterrizar en suelo francés. Los alemanes utilizaban a algunos de sus hombres como señuelos, haciéndolos pasar por pilotos británicos que intentaban escapar, a fin de descubrir a los franceses que ayudaban a nuestros compatriotas.

Disponía de todo lo que podía para sobrevivir en caso de emergencia, como metros y metros de cordel y hojillas de afeitar que camuflaba en mis pantalones.

En la base nos daban uno o dos equipos de supervivencia, un pañuelo con un mapa de Francia y también dinero francés. Yo tenía una pipa, en el fondo de cuya cazoleta había insertado una brújula, y también un par de zapatos de repuesto, porque había oído que solían perderse las botas de uniforme. Todas estas precauciones formaban parte de mi inventiva personal.

Pero cuando llegó el Día D no me preocupé de nada de esto. Me pareció que todo cuanto había preparado era un estorbo y que regresaría de mi misión en unos pocos minutos. Realmente en aquellos momentos no le concedí la menor importancia. ❞

El teniente Sumpter Blackmon mandaba el primer pelotón, compañía A, primer batallón del 501.º Regimiento de Infantería Paracaidista. Su misión era tomar los puentes y cruces importantes de carreteras, para impedir el flujo de las tropas alemanas en la zona del estuario, tras las playas, y neutralizar cualquier posible contraataque.

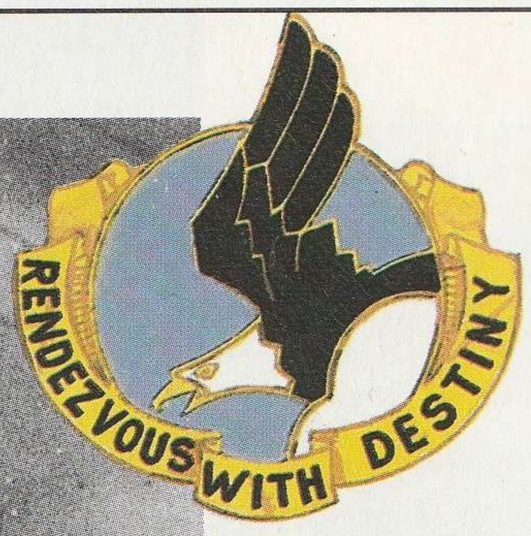
❝ Eran las 10 de la noche del 5 de junio, y estaba a punto de sonar la hora de la partida. Oficiales y soldados de nuestro primer pelotón se pusieron a rezar. Reuní a mi "fuerza" de 18 hombres y los conduje al avión. Llevábamos a cuestas tanto equipo que apenas si podíamos movernos.

Despegamos aquella misma noche, un poco después de las 10,30. Todos los aparatos estuvieron volando sobre el aeródromo en espera de órdenes, hasta que finalmente adoptaron sus formaciones en V, maniobra que nos llevó casi una hora, pero logramos hacerla de forma tan perfecta que los aparatos se en-

▶ En las primeras horas del 6 de junio de 1944, paracaidistas británicos suben a su aparato con destino a Normandía.

Imperial War Museum

US Army



◀ Insignia de la 101.ª División Aerotransportada USA.

◀ La pintoresca apariencia de los soldados Ware (izquierda) y Plaudo queda disculpada por lo arriesgado de su misión.

▲ Miembros de la 101.ª División Aerotransportada muestran jubilosos el trofeo conseguido en Marcouf, en el asalto a Normandía.

contraban en su posición exacta. A medida que volamos tierra adentro, en zona enemiga, el cielo se llenó de explosiones de baterías antiaéreas.

Alrededor de mi aparato veíamos cómo los demás se entregaban a complicados movimientos y picados, pero nuestro piloto —cuyo nombre nunca llegué a aprender— continuó volando sin la menor vacilación. Atravesamos un banco de niebla y, en ese momento, dejamos de ver al resto de los aparatos. Cuando dejamos atrás la niebla, nos encontramos completamente solos.

Me mantuve al lado de la puerta de lanzamiento, cargado con todo el equipo, que incluía una ametralladora y su correspondiente munición, listo para saltar cuando se encendiese la luz. Desde donde yo estaba pude ver las señalizacioines, en tierra, pero ni el soldado Thurman Day, que era el número dos en saltar, ni el sargento Adams me hicieron señal alguna de que saltara. Después me fijé en que había desaparecido la tierra, allá abajo, y que en su lugar algo reverberaba: habíamos dado la vuelta, y volábamos sobre el mar.

El soldado Day me apartó de la puerta y me gritó que el piloto deseaba hablar conmigo. Parecía preocupado. "Teniente", me dijo, "hemos perdido nuestra zona de lanzamiento y estamos volando sobre el canal, de nuevo hacia Inglaterra. ¿Qué podemos hacer?" Le dije que teníamos que regresar a Francia para que pudiéramos saltar.

El piloto hizo un picado, giró y enfiló otra vez la costa francesa. Para evitar que el enemigo nos detectase voló casi a ras de las olas, de manera que cuando llegamos a la costa tuvo que dar un salto que hizo perder el equilibrio a unos cuantos compañeros.

Decidí que tenía que ser entonces o nunca. Preparé todo mi equipo, enganché la anilla y salté. Gracias al tirón causado por la anilla, el paracaídas se abrió en el momento oportuno.

Tras aterrizar un tanto bruscamente, me zafé del paracaídas. Comprobé que parte del equipo se había quedado colgado en un árbol no muy alto, uno de esos que forman parte de la vegetación de Normandía, tan espesa que sus árboles y arbustos componían una masa casi impenetrable. Observé que la luz roja de posición, que estaba fijada al paquete del equipo, todavía estaba encendida y resultaba muy visible, así que la arranqué y la apagué. Preparé mi fusil y me metí entre la maleza; allí me quedé esperando vigilante. Finalmente llegó el soldado Day.

No teníamos ni idea de dónde nos hallábamos. Saqué mi mapa y mi linterna y me puse a estudiarlo para comprobar nuestra posición. Me fue imposible encontrar en el mapa ningún punto de referencia.

Esperamos durante algún tiempo, pero no apareció nadie más, por lo que decidimos cargar con la ametralladora y dos cajas de munición y dirigirnos hacia el sur. Tras haber recorrido unos ochocientos metros nos sentimos completamente agotados y tuvimos que desembarazarnos de la ametralladora y de las cajas de munición.

Finalmente nos topamos con algunos otros hombres. Al ver el grupo de 34 soldados que había conseguido reunir me pareció que estaba al mando de todo un ejército. Rápidamente nos acercamos a una aldea, en cuyos alrededores vimos una casa en la que había luz. Los demás la rodearon y yo me dirigí a la puerta de entrada y llamé.

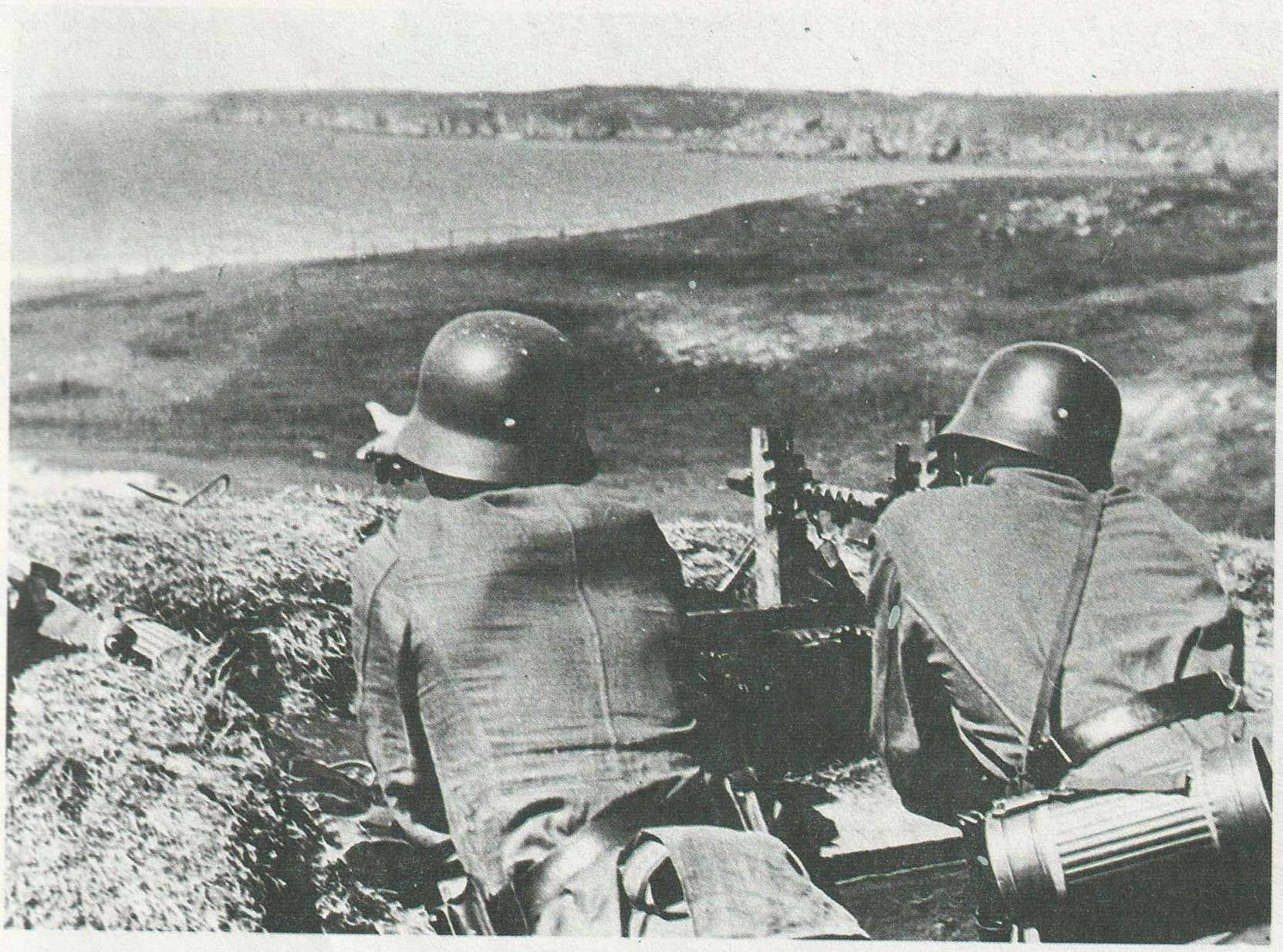
Me abrió una mujer, y desde el umbral pude divisar en el interior a otra mujer sentada a una mesa, en la cocina.

La mujer no se mostró muy amistosa y me pareció que era bastante estúpida. Me dijo que nos hallábamos en Foucarville, cerca de la cuarta calzada que conducía a la carretera de la playa, más o menos a unos cinco kilómetros de la playa Utah, y a otros quince al noroeste de St. Come-du-Mont, lugar en el que yo esperaba encontrar a los componentes de mi batallón. Le pregunté a la mujer el camino para llegar allí, pero ella no me entendió o hizo como que no me entendía. Le repetí la pregunta. Se había vuelto hosca, y cuando le dije que era un paracaidista americano abrió los ojos atónita, gritó algo que no entendí y quiso echar a correr. Pero se detuvo cuando le puse en el estómago el cañón de mi fusil.

Ignoro si colaboraba con los alemanes o si, simplemente, estaba asustada. Le dije que se sentara a la mesa, pero no quiso hacerlo; salí de la casa, cerré firmemente la puerta, y les dije a mis hombres que volvieran conmigo a la carretera. Apenas si habíamos doblado el recodo, cuando fuimos objeto del fuego enemigo. ¿Había hombres en la granja que corrieron a avisar a los alemanes? El hecho es que una ametralla-

US Army

▶ Fotografiado durante unas maniobras nocturnas, el coronel Howard Johnson parece todo un paracaidista.



Süddeutscher Verlag

dora enemiga estaba barriendo la carretera. Sonaba como si alguien estuviese desgarrando papel. Nos tiramos al suelo y empezamos a arrastrarnos por el lado izquierdo de la carretera, metiéndonos en un sembrado. De nuevo escuchamos el ruido de la ametralladora.

Me levanté y eché a correr. Vi una zanja delante de mí y me lancé a ella. En ese mismo momento un soldado alemán se alzó de la zanja con los brazos en alto. No pude entender lo que me decía. El soldado Nick Denovchik se acercó y me dijo que el alemán hablaba polaco, idioma que él entendía. Empezaron a hablar, y súbitamente cesó el fuego. Posiblemente pensaron que nosotros estábamos avanzando.

El germano-polaco dijo a Denovchik que él y su compañero estaban al cuidado de una estación de escucha aérea. Dio una voz, y su compañero se alzó unos 40 metros más allá. Tras cruzar algunas palabras más nos condujeron hacia un puesto de tiro que habían camuflado con árboles y ramas.

Los dos prisioneros nos ayudaron a destruir todo el equipo de escucha, formado por cuatro grandes aparatos escondidos entre los árboles. Inutilizamos el depósito de munición y destruimos la radio. Decidimos tomar a los dos soldados alemanes como aliados nuestros y ellos nos condujeron por el camino que llevaba a la calzada. Todavía estábamos bastante lejos del objetivo que teníamos asignado: las esclusas del Douves. Era casi la hora de que las tropas estuvieran desembarcando en la playa Utah, por lo que ya sólo podía rogar al cielo para que otros se nos hubiesen adelantado y tomado las esclusas en La Barquette.

Afortunadamente así había sido. Una gran flota ocupaba el canal de la Mancha. La invasión de Normandía seguía su curso. ”

▲ Rommel se quedó impresionado por los inadecuados emplazamientos de los cañones de campaña que habrían de defender la "Muralla Atlántica". El intenso bombardeo de los buques aliados demostraría que sus temores estaban bien fundados.

Bildarchiv Preussischer Kulturbesitz

El cabo Hans-Rudolf Thiel, perteneciente a un pelotón del 6.º Regimiento de Paracaidistas, recuerda que fue a él, precisamente, a quien le tocó hacer sonar la alarma de la invasión de las fuerzas aliadas sobre Cherburg, el 6 de junio de 1944.

“ La alarma de invasión que se había mantenido durante el día anterior y la pasada noche había sido cancelada. La tormenta había pasado y ya no llovía. Lucía el sol, como si con sus rayos quisiera compensarnos de la insoportable tensión que habíamos estado viviendo durante las últimas 24 horas.

Corría el rumor de que los aliados, ante las pésimas condiciones atmosféricas, habían dado orden de que su flota regresara a puerto. Una decisión así nos producía un gran alivio; era como si se nos concediese una prórroga en la ejecución de la sentencia. Hoy no plantamos *Rommelspargel* (“espárragos de Rommel”), los postes para impedir el aterrizaje de planeadores. En su lugar, hemos empleado el tiempo haciendo ejercicios de ametralladora en el campo. Marchamos hacia los prados de los alrededores y buscamos posiciones a cubierto. El sargento mayor Geiss, el comandante de nuestro pelotón, nos ha concedido un descanso para que podamos dormir lo que no hicimos la pasada noche.

Sobre nuestras cabezas, y a gran altura, incesantes escuadrillas enemigas vuelan tierra adentro, desde donde nos llega el horrísono fragor del bombardeo. La aviación que se encarga del reconocimiento diario hace su cometido y, de vez en cuando, vemos a algunos cazabombarderos lanzándose en picado como si fueran avispas enfurecidas. Nuestra moral es buena, pero los veteranos parecen presentir que “flota algo en el ambiente”. A ellos no acaba de convencerles esta atmósfera de paz que da la impresión de envolvernos.

Arthur Volker, mi compañero de bunker, tiene indigestión. Me dice que esto suele sucederle siempre que va a ocurrir algo. Incluso yo no puedo reprimir la sensación de incomodidad que me acosa. Tras la relativa calma habida durante los días pasados, no dejo de pensar en los masivos bombardeos que se están produciendo tierra adentro.

La comida de hoy es, una vez más, una basura; un montón de grumos de avena sin carne, y salsa sin rastros de

◄ El mariscal Erwin Rommel (derecha) durante un descanso en su viaje de inspección al canal, 1943. El rostro del Zorro del Desierto muestra cierto rictus de duda.

▼ Insignia que los miembros de la Luftwaffe llevaban en la parte superior de su guerrera.

Süddeutscher Verlag

salchicha. Esperemos que todo esté tranquilo durante la noche y que no se produzca otra "falsa alarma".

A Arthur y a mí se nos asigna la tarea de vigilancia desde un puesto elevado. Es un servicio muy peligroso y desagradable por el viento que tienes que aguantar. Hoy sopla una fuerte brisa procedente del mar, y la luna brilla intermitentemente entre las nubes.

A medianoche tenía que sustituir a Arthur, y hasta entonces debería tratar de descabezar un sueñecito. Pero me fue imposible. No había forma de quedarse dormido y, a medida que pasaban las horas, me encontraba más nervioso. Intenté leer, valiéndome de la linterna Hindenburg, pero me resultaba difícil concentrarme. ¿Qué diablos estaba pasando?

La noche era de lo más serena, sin el menor ruido de motores. Solamente el viento silbaba entre los álamos. Dentro de poco tendrían que relevar a Arthur.

Puesto que no me era posible conciliar el sueño decidí relevarle pronto. Me vestí, me puse el correaje, comprobé mi pistola de señales y los cartuchos, y salí fuera del bunker. El aire fresco me produjo un escalofrío. Eché un vistazo alrededor, tratando de ver en la oscuridad. Era algo muy extraño, tanta quietud no me resultaba normal.

Me acerqué al puesto elevado entre los árboles y llamé a mi compañero: "Arthur, baja, no puedo dormir. Voy a relevarte ahora mismo". Arthur descendió por la escala de mano, y me dijo: "Condenado viento. Hace un frío de perros y no ocurre absolutamente nada". Sin más, desapareció en la oscuridad de la noche.

Subí a mi puesto y eché un vistazo a mi reloj. Todavía eran las doce menos diez minutos. Me coloqué los prismáticos alrededor del cuello, cargué mi pistola de señales y le quité el seguro. Me senté y traté de buscar una posición lo más confortable posible. Pocos minutos después pude distinguir el lejano pero familiar ruido de motores de aviones. "Maldita sea", dije para mis adentros, "esta vez son bastantes, esperemos que no lancen sus bombas aquí".

Eran las doce y siete minutos cuando descubrí una constelación de lucecitas rojas y de un blanco brillante, desplazándose en dirección noroeste. Para cualquier soldado que tuviese un mínimo de experiencia, esto no podía significar más que una cosa: ¡¡ATAQUE ENEMIGO!!

▲ Un vigía alemán inspecciona el horizonte sobre la playa Omaha. Pronto descubriría la flota invasora.

▼ En su emplazamiento antiaéreo de la costa normanda, este artillero alemán vigila y espera.

Mi sentido común me dijo que aquella vez se trataba de la invasión. Tras la primera impresión, cogí el teléfono que tenía en mi puesto y que estaba conectado con la jefatura del regimiento y me puse a girar la manivela como un poseído. Desde allí recibí respuesta: "Aquí, puesto de guardia, hable, cabo". Les puse inmediatamente al tanto de lo que había visto. Mientras tanto, el sonido de los motores se había acercado lo suficiente como para poder oírse con claridad desde nuestra posición.

Centinela en puesto de mando: "Un momento, voy a avisar al oficial". Puesto de mando del regimiento: "Aquí el teniente Peiser. ¿Qué sucede? ¡Informe!" Le informé de lo que sucedía: "Aquí el cabo Thiel, del pelotón; divisadas luces blancas y rojas en dirección noroeste, hacia Cherburgo; intenso ruido de aviación. El enemigo está atacando!"

Como no se había colgado el receptor en el puesto de mando, me fue posible escuchar al teniente Peiser dando órdenes al centinela para que fuese a buscar al comandante, enseguida. Después pude oír cómo este último llegaba al puesto, y hasta conseguí entender algunas palabras sueltas de la conversación que mantenía: "esta tarde", "franceses", "¡maldita sea!", "¿Por qué no se dio la alarma?", aquí una palabra que no logré entender. Comandante: "¡Pelotón, informe!", Yo. "Aquí el cabo Thiel. Gran cantidad de luces en dirección a la costa y Cherburgo. El enemigo está atacando. Es la invasión, mi comandante. ¿Debo hacer sonar la alarma?" Nuevamente miré mi reloj, eran las doce y once minutos de la noche.

Comandante: "¡Haga sonar la alarma. ¡Que se presente el sargento mayor Geiss inmediatamente!". Y colgaron el receptor. Yo también colgué el teléfono de campaña, y me puse a gritar tan fuerte como pude: "¡Alarma, alarma!" Una y otra vez repetí: "¡Invasión, invasión!", al tiempo que hacía varios disparos con mi pistola de señales. ❞

Bildarchiv Preussischer Kulturbesitz

RESISTENCIA CIVIL

EL FRENTE CULINARIO

Durante las jornadas que precedieron al Día D, los barcos tenían que dedicarse preferentemente a ese objetivo fundamental. Esto obligaba a la población civil a ingeniárselas si quería tener una dieta aceptable.

"También las cocinas son el frente", rezaba uno de los muchos carteles editados por el Ministerio de Alimentación, durante la Segunda Guerra Mundial. A lo largo del período que media entre 1939 y 1945, el equipo ministerial planificó, organizó y tuvo que habérselas, en definitiva, con un racionamiento total que intentaba convencer a las amas de casa británicas de que, por ejemplo, "el puding de zanahorias es un auténtico manjar", o que "cuando haga mermeladas... ahorre fruta utilizando zanahorias o nabos", y que "los alimentos son una munición de guerra, ¡no los desperdicie!".

Cuando estalló la guerra en 1939, la población comprendió que el racionamiento era algo necesario. Gran parte de los artículos alimenticios que se podían conseguir en tiempos de paz llega-

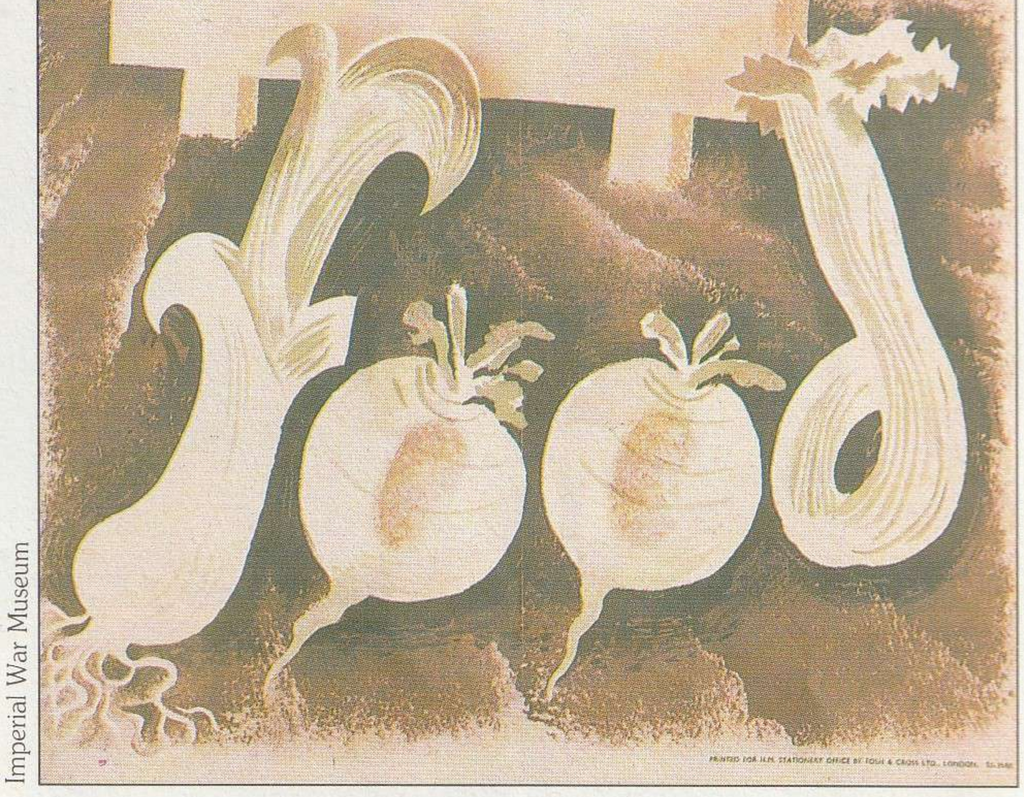
Peter Newark's Historical Pictures

ban por barco, pero ahora esos barcos se necesitaban para el transporte de suministros necesarios para la campaña bélica. Además, el transporte marítimo suponía también serios riesgos para los marinos, cosa que todo el mundo quería evitar a toda costa. Pero a medida que se iban quedando vacías las alacenas, todos cuantos habían padecido, durante la pasada guerra, el martirio de las largas colas y de la escasez empezaron a sentirse preocupados.

Aunque no era cosa del dominio general, se habían hecho grandes progresos en el conocimiento de la diétetica y la nutrición, desde el ya lejano 1918. Por entonces había causado verdadera estupefacción descubrir que el 41 por ciento de los varones reclutados a filas habían sido dados por inútiles, siendo la causa más frecuente de tal hecho las secuelas de una deficiente alimentación. Este fenómeno fomentó la investigación y estudio de las vitaminas. Se recomendaba, para mantener una dieta equilibrada, el consumo de abundantes vegetales, calcio, proteínas e hidratos de carbono. Al instaurarse el racionamiento, el Ministerio de Alimentación tuvo que preparar e informar a la población para que tuvieran conciencia de que los alimentos que se le proporcionaban contribuirían al establecimiento de una dieta equilibrada y agradable.

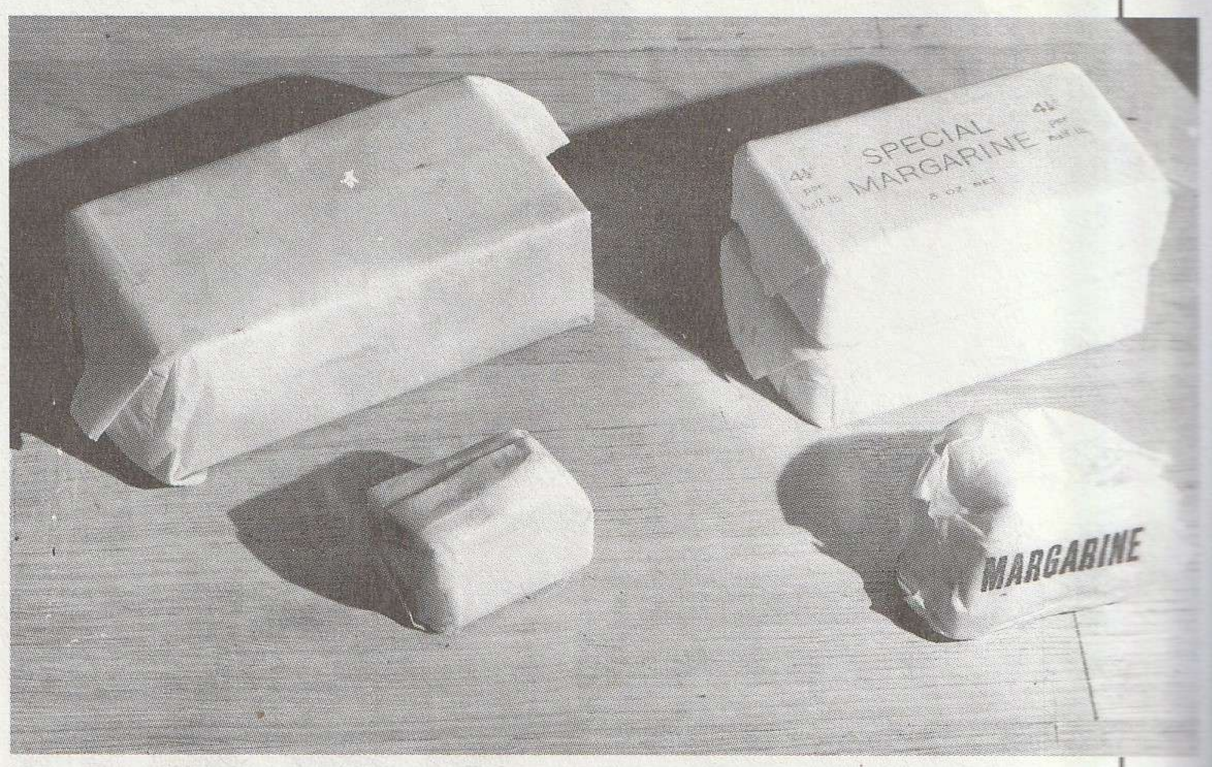
El Ministerio de Alimentación

Gran parte del éxito obtenido por el plan de racionamiento se debió a Lord Wolton, ministro de Alimentación durante la guerra. Wolton, que tenía un curriculum muy variado, en el que figuraban sus actuaciones como empleado de la seguridad social y vencedor, accedió a encargarse del ministerio sin muchas ganas. Sin embargo, a lo largo de todos los años del conflicto, se reveló como una figura carismática y capacitada que tan pronto se encargaba de la emisión de programas de radio y brillantes campañas publicitarias, como se preocupaba muy especialmente de investigar cualquier queja que pudiera producirse. Para las amas de casa británicas, Wolton era el Ministerio de Alimentación en persona.



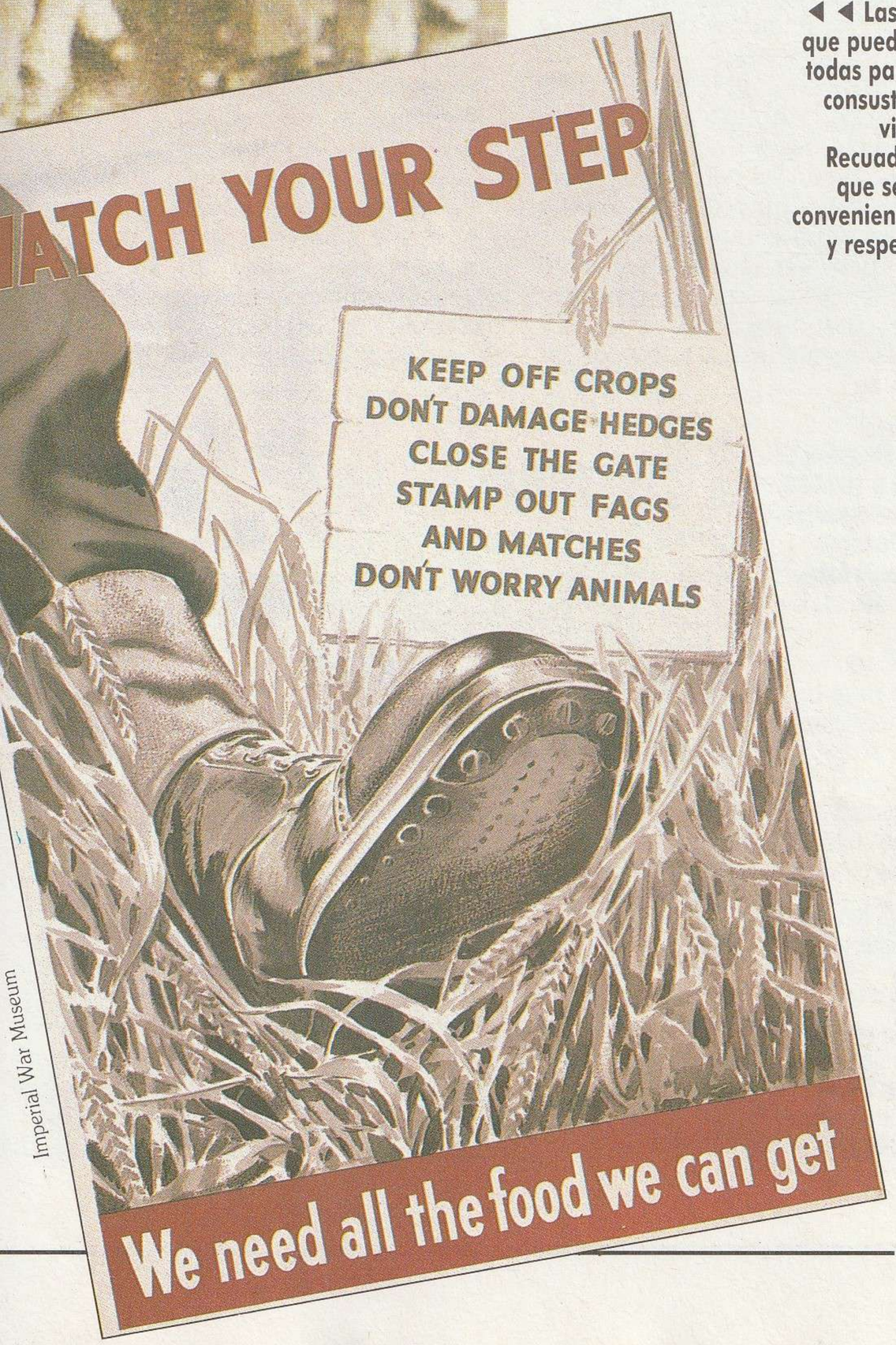
Imperial War Museum

▲ Como continuación de la campaña "Cavar para la Victoria" se estimulaba a la población a que cultivase sus propios productos. Muchos jardines fueron huertos.



Imperial War Museum

▲ Las insignificantes cantidades de manteca y margarina racionadas se aprecian claramente comparando las raciones con paquetes normales de una libra.



Imperial War Museum

◄◄ Las largas colas que pueden verse por todas partes son algo consustancial con la vida británica. Recuadro: Cartel en que se recuerda la conveniencia de cuidar y respetar el agro y sus recursos.

El plan de racionamiento fue algo así como un malabarismo realizado con los alimentos de los que había mayor existencia y los más escasos. Al ciudadano, provisto ya de su correspondiente cartilla de racionamiento, se le iba preparando poco a poco al nuevo sistema. Los primeros artículos que quedaron racionados fueron el azúcar, la mantequilla, el bacon y el jamón. El 8 de enero de 1940 se utilizaron, por primera vez, los cupones que, siendo equiparables al dinero, permitían la compra de reducidas cantidades de productos. Los alimentos que no estaban racionados podían conseguirse libremente, si bien las tiendas que los vendían vieron cómo, poco a poco, iban creciendo las colas que se formaban a sus puertas.

El racionamiento de la carne empezó en marzo de 1940. Este artículo estaba tan gravado que todo el mundo trataba de conseguir las partes más baratas. A las personas mayores de seis años se les concedía un cupo por valor de 1 chelín y 10 peniques semanales, y la mitad a los menores de esa edad. Los despojos no estaban racionados, y tal particularidad fomentó lo que habría de ser una de las características de la alimentación de tiempos de guerra: el consumo, bajo las formas más creativas posibles, de cuanto pudiera encontrarse en el mercado, aunque no fuera demasiado apetecible. Se desarrollaron toda suerte de recetas para cualquier clase de comida, y las amas de casa se convirtieron en verdaderas artistas a la hora de confeccionar platos a base de los ingredientes más insospechados.

En julio de 1940, la gran escasez de azúcar obligó a prohibir la fabricación de las tradicionales tartas heladas. Las panaderías y pastelerías alquilaban para bodas y otros grandes acontecimientos unos moldes de tartas hechas de cartón o de madera pintadas de blanco que se exhibían en lugar de las originales y que, en frecuentes ocasiones, contenían en su interior pequeñas tartas auténticas. En éstas se había utilizado esencias en lugar del ron, cosa que pasaba bastante inadvertida; pero el jarabe que imitaba al chocolate, utilizado para disimular la carencia de frutas escarchadas, no resultaba precisamente el mejor de los sucedáneos.

Los alimentos que no se hallaban racionados, tales como el pan, el pescado y los despojos podían ser conseguidos por todo el mundo, pero no sin tener que hacer una larga cola. Para muchos niños y amas de casa, el tener que esperar durante horas en una cola para obtener reducidas cantidades de alimentos se convirtió en un modo habitual de vida.

Popperfoto

Porciones reducidas

Probablemente, el artículo cuyo racionamiento resultó más impopular fue el té, que se puso en vigor en julio de 1940, concediéndose 57 gramos por persona y semana. Lord Walton acuñaría más adelante la frase "y que no quede ni una gota en la tetera", como símbola de esta restricción. También las grasas animales estaban racionadas. En el verano de 1940, un comité de expertos desarrolló una "Dieta básica". Se

▲ Cada frasco contiene la vitamina C equivalente a 100.000 naranjas. Los estudios sobre las vitaminas resultaron muy útiles en los años de austeridad.

◀ Conociendo todo su valor, el Ministerio de Alimentación incrementó la producción de píldoras de vitaminas que se suministraban a las mujeres encinta como parte de su dieta.

Popperfoto

HISTORIAS DE LA GUERRA

El pescado no estaba racionado en Gran Bretaña, pero era difícil conseguirlo y había que aguardar grandes colas. Una mujer recuerda haber estado esperando durante dos horas para conseguir unas rodajas de bacalao salado que "tenían el sabor y la apariencia de un pedazo de trapo". El clásico rebozado británico tampoco estuvo racionado durante algún tiempo, por lo que se hizo muy popular. Pero, poco a poco, empezó a contener menos carne y más pan rallado y pimienta, por lo que se hizo acreedor del mote "pan rallado de uniforme".

▲ **Lord Woolton, ministro de Alimentación; el cerebro del complejo sistema de racionamiento.**

pretendía con ella establecer el mínimo de calorías requeridas para mantener la salud pública. Afortunadamente, Churchill se opuso vivamente a este proyecto, que quedó arrinconado. Las mujeres encinta tenían derecho a raciones complementarias, debiendo proveerse de una cartilla verde. Esto les autorizaba a comprar zumo de naranja, tabletas de vitamina A y D, una ración extra de leche, un huevo más y otra media ración supletoria de carne, todo lo cual enriquecía notablemente las cantidades asignadas semanalmente (si bien muchas madres dedicaban estas cantidades extra al consumo de toda la familia). Cuando nacía el bebé, la cartilla verde era canjeada por una libreta de racionamiento normal concedida al niño, aunque la madre podría disponer de ración extra de leche durante un año.

El Ministerio de Alimentación se desvivía creando nuevas recetas a base de sucedáneos de los productos severamente racionados. Una de las más famosas fue el llamado "Pastel Wolton" creado por el "chef" del Savoy. En el citado pastel se utilizaban patatas, de las que había gran cantidad, y otros vegetales, además de harina de avena, que servía para "hinchar" el relleno. En uno de los certámenes organizados por el Ministerio de Alimentación, este plato venció por escaso margen al llamado "Pastel Inspiración".

La "inspiración" de este último consistía en que la patata no sólo constituía el relleno, sino también la parte exterior del pastel.

El huerto, en alza

La campaña "Coma más patatas", iniciada en el mes de julio de 1940, significó sólo el principio. Para animar a los consumidores al uso de este tubérculo, llegó en 1941 "Pete Patata". Una de sus sugerencias, no excesivamente apetecibles: "añada puré de patatas a su mantequilla para sacarle a ésta mayor rendimiento", nunca llegó a hacerse muy popular.

Comer las patatas con su piel no llegó a cuajar como una iniciativa demasido saludable, y la gente tenía que esforzarse no poco para conseguirlo. Las peladuras se utilizaban para alimentar al ganado, pero se fomentaba su consumo en la mesa con objeto de ahorrar. A este respecto surgieron algunas coplas de corte más o menos "patriótico", como ésta:

Los que se deciden a comer
las patatas con su monda,
saben que Lord Wolton
no puede sufrir
que se coman de otra forma...

De zanahorias y chirivías había gran cantidad, lo que las hacía, además de productos baratos, fáciles de cultivar en plan doméstico, por lo cual se las promocionó insistentemente. Una de las recetas más populares del Ministerio de Alimentación era la tarta glaseada de zanahoria (el pudin se glaseaba con jalea de limón), y muchas mamás descubrieron que una chirivía gratinada y rociada con un poco de azúcar constituía un postre que recordaba vagamente al plátano. La verdad es que hacía tanto tiempo que no se probaban los plátanos que era imposible rechazar la comparación. Hasta era posible que supieran así. Las barritas de zanahoria se describían como "golosinas deliciosas", aunque, en realidad, eran un pobre sucedáneo de los postres clásicos.

La campaña ministerial "Cultive por la Victoria" produjo un gran incremento en la producción doméstica de vegetales. El eslogan que se había creado era: "Alivie a nuestra flota". Pues si a los barcos se les liberaba de transportar productos alimenticios, podían llevar los tan necesarios suministros bélicos. El número de acres que se pusieron en cultivo aumentó a seis millones durante la época de guerra; incluso el parque que rodeaba la Torre de Londres se convirtió en tierra de cultivo. Se desarrollaron los métodos agrícolas y los tractores fueron considerados elementos tan importantes como los mismos tanques.

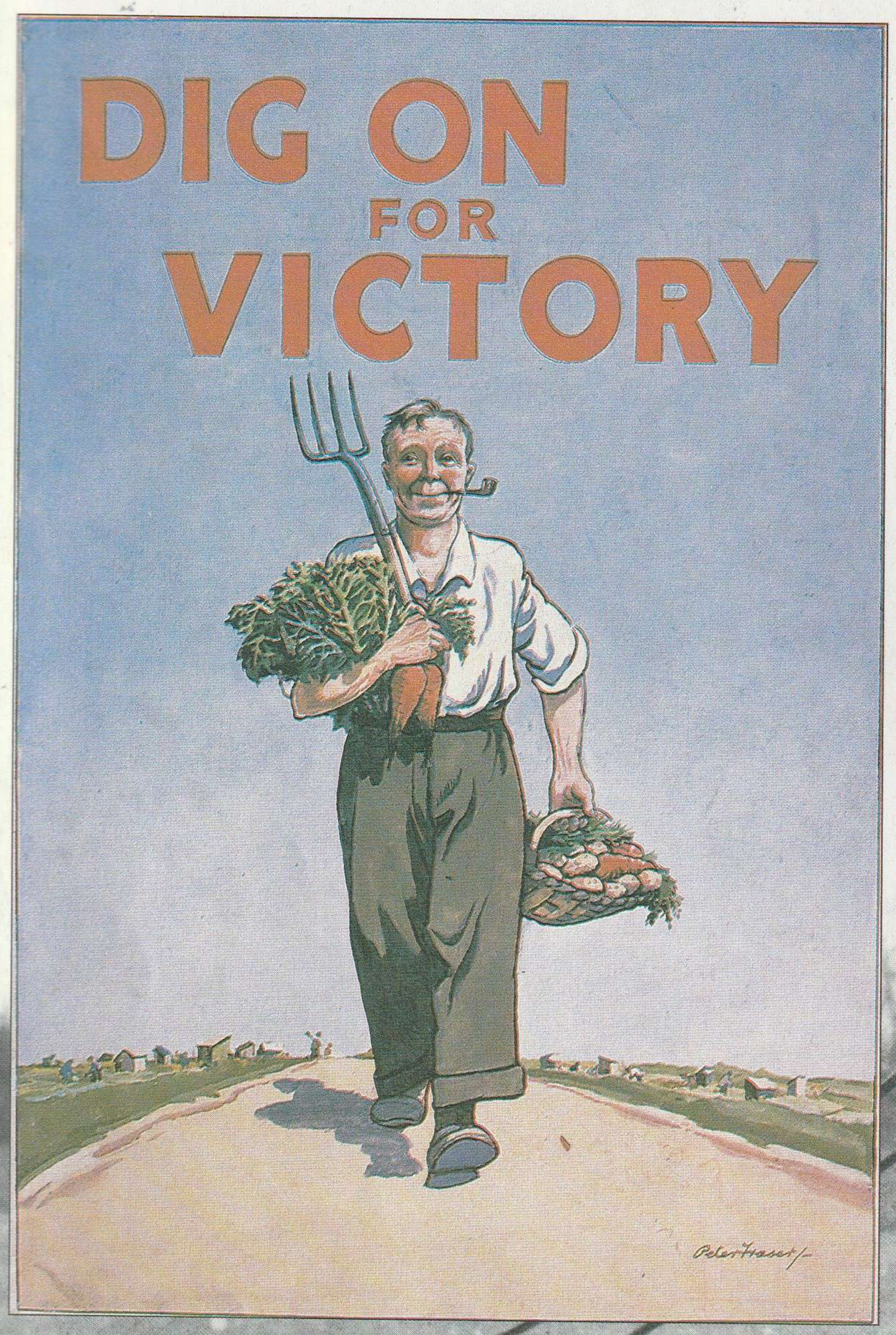
A los particulares también se les animó para que contribuyeran con "su granito de arena", por lo que casi todos los jardines privados británicos se vieron pronto convertidos en huertos, que proporcionaban cantidades complementarias de vegetales y frutas para toda la familia. Mucha gente se dedicó también a criar gallinas, pollos y conejos; incluso hubo quien lo hizo con cerdos, cosa que estaba prohibida.

Un sistema seguido para compensar, de algún modo, el racionamiento era comer fuera de casa. Los restaurantes no estaban autorizados a cobrar tickets por sus comidas. No obstante, se prohibió, a partir de julio de 1940, que se sirvieran menús con más de un plato fuerte, y la ración de carne permitida en las comidas se vio reducida de forma drástica. En el año 1942 Lord Woolton puso en boga "el menú de cinco chelines", que permitía el consumo de un plato principal y otros dos más, entrante y postre. Este tipo de menú se servía en todos los restaurantes, incluso en el Savoy.

Con frecuencia, la mejor comida se encontraba en las cantinas de los trabajadores en los restaurantes británicos. Estos últimos fueron utilizados, durante la campaña aérea del Blitz, como cocinas económicas para los que habían

▼ **El Spam debutó en Inglaterra, pero este producto americano no se haría popular en los hogares británicos.**

Peter Newarks



◀ **Gran parte de la publicidad del Ministerio de Alimentación se centraba en la campaña: "Cavar para la Victoria", estimulando a la población a ser autosuficientes.**

▼ **Grandes extensiones de terreno fueron ganadas para la agricultura, y en ausencia de tantos trabajadores del campo, se empleó a las mujeres en las faenas agrícolas.**

perdido sus hogares en los bombardeos, pero posteriormente su desarrollo fue notorio, siendo lugares donde se podía comer de forma muy económica.

Pequeños lujos

Los artículos de lujo también se podían conseguir en muchos comercios, y quienes podían permitirse su compra eran, evidentemente, seres privilegiados. A fin de que la población pudiese disponer de cierta libertad a la hora de hacer sus compras, al tiempo que se controlaban los artículos más escasos, se implantó un sistema de tickets, que ya estaba en vigor en Alemania. A cada usuario de la cartilla de racionamiento se le concedían mensualmente 16 puntos, que podía gastar como mejor le pareciera. De esta manera, las amas de casa, por una vez, se podían permitir el lujo de comprar a su gusto, como en los viejos tiempos. Cada uno podía optar por economizar sus correspondientes puntos y gastarlos posteriormente en exquisiteces tales como frutas enlatadas o incluso caviar, o bien, gastarlos en artículos más baratos como sardinas o carne de cerdo enlatada.

El mercado negro era otro de los sistema para conseguir alimentos extra o artículos de lujo, y aun cuando estaba prohibido, seguía funcionando. Pocos fueron los que, durante los años de guerra, no utilizaron siquiera una vez sus servicios, comprando "a escondidas" algún artículo que sirviera para alegrar la obligada dieta.

Para los amigos de lo dulce, los años de racionamiento fueron realmente muy duros. Tanto el chocolate como los dulces no se consideraron artículos de primera necesidad, por lo que, en julio de 1942, la ración de estos productos se fijoó en un promedio de 227 gr. por persona, cada cuatro semanas. Productos como las barritas Mars se convirtieron, por este motivo, en auténticas exquisiteces; pero muchos niños preferían otro tipo de productos más baratos y que les duraban más. El primer día de cada mes se convirtió en un verdadero acontecimiento, y no era extraño comprobar cómo mucha gente se había acostumbrado a gastar en unas cuantas horas la ración que les correspondía para todo el mes, quedándose sin nada durante las siguientes cuatro semanas. En el fondo se consideraba un verdadero pecado desperdiciar una simple ración de dulces, y aquellos que podían pasar perfectamente sin golosinas no tenían inconveniente en ceder sus cupos a quienes disfrutaban con ello, que lo agradecían mucho.

El racionamiento llegó a su cenit en 1941. El precio de los artículos alimenticios se había disparado, habiendo aumentado en un 50 por ciento el costo que tenían en 1939. En el mes de marzo de 1941 las conservas de mermelada y jalea sufrieron una fuerte restricción, y

Imperial War Museum

▲ El "Doctor Zanahoria", una figura popular durante la guerra, animaba a la gente a que comieran más zanahorias, que, además de ser muy abundantes, resultaban muy beneficiosas para la vista.

en el mes de julio de ese mismo año quedaron racionadas a tan sólo 454 gr. por persona y mes.

En mayo, el queso también quedó racionado, concediéndose unos 30 gramos semanales por persona, y los huevos frescos se hicieron muy escasos. Había llegado la época de los huevos en polvo, alimento considerado generalmente como uno de los más desagradables de la época de guerra.

Mientras tanto, en Estados Unidos, el presidente Roosevelt había firmado el pacto de Préstamo y Arriendo con el Reino Unido, que permitía a las fuerzas armadas británicas utilizar equipamiento militar americano con amortizaciones fijadas para después de la guerra. Juntamente con armamento y maquinaria llegaron distintos artículos alimenticios, tales como leche en polvo, bacon, judías, queso, carne en lata, etc., productos que contribuyeron a levantar la moral de la población.

A pesar de las duras restricciones impuestas por el racionamiento, la salud pública experimentó una mejoría. En particular, las clases más necesitadas pudieron obtener su cupo de alimentos básicos; y si bien muchas de las recetas facilitadas por el Ministerio de Alimentación resultaban muy poco apetecibles, cuando menos sirvieron para educar al público en ciertas normas dietéticas.

La sobrealimentación formaba parte del pasado, y ahora la dieta nacional consistía en una ingesta equilibrada de vegetales, básicamente, y reducidas cantidades de carne. El único punto débil en todo esto lo constituía la falta de ciertas vitaminas contenidas en algunos vegetales verdes y en frutas tales como las naranjas. Para superar esta deficiencia se estimuló a los niños a que recogiesen capullos de rosas, posteriormente canjeables por puntos que permitían optar a una determinada cantidad del jarabe que se elaboraba con dichos frutos, el cual contenía mucha vitamina C, al tiempo que resultaba dulce y de muy grato sabor.

El fin de la austeridad

El éxito del día D, en 1944, significó un rotundo giro en la suerte de las tropas aliadas, por lo que muchos pensaron que el final de la contienda estaba a la vista. En septiembre de ese año se suprimió el apagón nocturno, aunque prosiguió el racionamiento.

Con el fin de la guerra volvieron a verse en los escaparates frutas que habían estado ausentes durante años como, por ejemplo, los plátanos; pero en febrero de 1946 se impuso de nuevo el racionamiento. La necesidad de alimentar a 30 millones de alemanes era una tarea inmensa, por lo que Gran Bretaña volvió a vivir unas circunstancias parecidas a las de tiempos de guerra. Las grandes nevadas y posteriores inundaciones de 1947 tornaron aún más duras las condiciones, y la crisis financiera de postguerra no parecía que pudiera poner fin a la situación.

Imperial War Museum

▲ A las mujeres embarazadas y a los niños pequeños se les proporcionaba una cantidad extra de leche, que era gratis en casos de necesidad.

Finalmente, en los primeros años de la década de 1950, las restricciones alimenticias estaban a punto de desaparecer. A pesar de tantos años de dificultades, la nación salía a flote y, para la mayoría, sólo algunos recuerdos amargos quedaron atrás.

LA RACION SEMANAL

Las cantidades de alimento que, durante la guerra, entraban en una ración dependían de las disponibilidades. Veamos a continuación el promedio de una ración semanal en Gran Bretaña.

113 g de queso
57 g de mantequilla
57 g de margarina
113 g de mermelada
57 g de té
1 huevo fresco (3 para los niños)
3 huevos en polvo
568 ml de leche en polvo
113 g de bacon
57 g de manteca
227 g de azúcar
85 g de dulces
340 g de carne picada o su equivalente.
4 litros de leche para niños menores de 5 años
3 litros de leche para niños en edad escolar.

◄ El libro de racionamiento, pasaporte de la salud y la nutrición. Arriba, la ración semanal de té.

Imperial War Museum

EN EL N.º 29
EL DÍA D

6 DE JUNIO DE 1944

En el quinto y crucial año de guerra en Europa, todas las esperanzas de poner punto final a las hostilidades dependen del éxito de la Operación "Overlord", los desembarcos aliados en Normandía.

Fascículo de 32 páginas
Mapa de campaña de los desembarcos navales
Periódico de ese día

ANTECEDENTES

¿Podrán las fuerzas invasoras superar la Barrera Atlántica de Hitler?

CAMPAÑAS

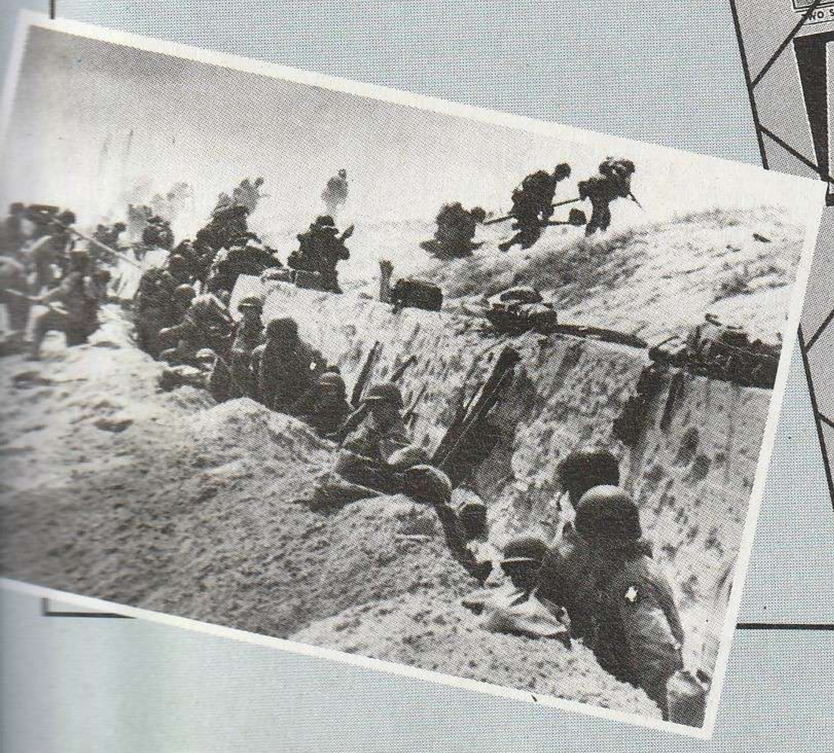
¿Se podrá evitar el desastre por medio de operaciones a gran escala?

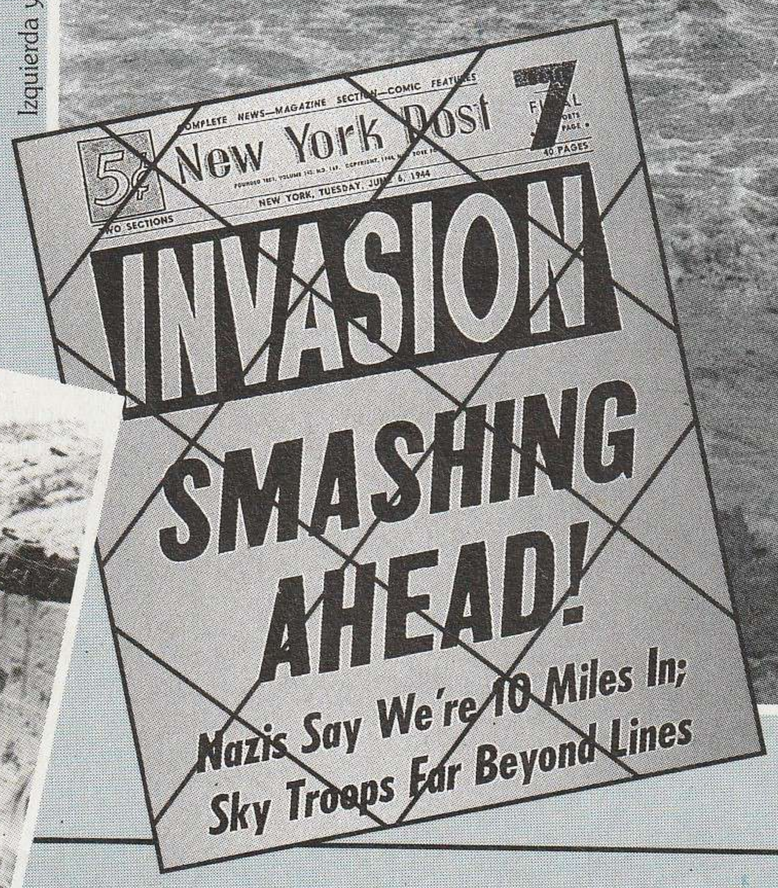
TESTIMONIOS

Los sobrevivientes recuerdan los acontecimientos cruciales del martes 6 de junio.

RESISTENCIA CIVIL

¿Qué efecto produjo la invasión en la población británica?



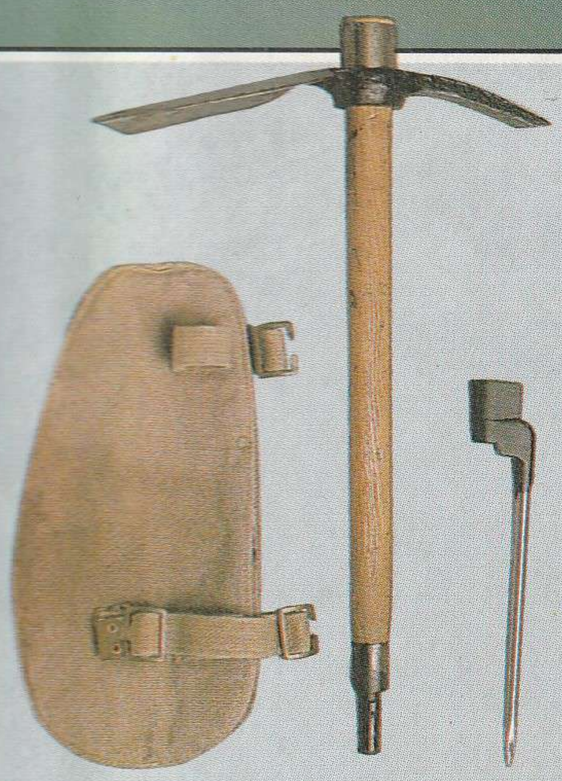


Izquierda y derecha: Imperial War Museum. Centro: Peter Newarks

EQUIPO DE BATALLA

Paracaidista británico 1944

Hasta donde fue posible, los paracaidistas utilizaron equipos convencionales, pero en muchos casos hubo que realizar modificaciones o fabricarlos especialmente.



▲ Herramienta británica, de tipo convencional, para cavar trincheras. Podía utilizarse como pico o pala, pero resultó muy poco eficaz. Punta de bayoneta para descubrir minas.

▲ Ametralladora Sten, con depósito y culata desmontadas. Fabricada según un modelo alemán, esta ametralladora fue producida en serie, dada su ligereza y bajo coste. Se encasquillaba con frecuencia. Disparaba proyectiles de 9 mm, tipo especial.

◀ Cuchillo de combate Fabien Sykes, para lucha cuerpo a cuerpo.

▶ Rifle Sniper n.° 4 diseñado sobre el modelo normal MK4 Lee-Enfield, pero con mira telescópica y culata almohadillada para la barbilla. Disparaba proyectiles calibre .303, dispuestos en el depósito situado frente al gatillo.

▼ Vista posterior de un miembro del Regimiento de Paracaidistas, con todo su equipo preparado para saltar en el Día D.

▲ Mortero británico calibre 50 mm, utilizado para fuego corto de apoyo por todos los aerotransportados británicos. Alcance efectivo, 475 m. Se arrojaba metido en una bolsa especial. A su lado se aprecian proyectiles codificados por colores.

◀ Brújula de precisión, utilizada tanto para la orientación como para interpretación de mapas.

▶ Funda para la brújula de precisión.

▶ Funda para el rifle. En el momento del salto se encontraba atada al costado del paracaidista, pero luego se soltaba, colgando de manera que no estorbase.

TRADUCCION DE LAS PRINCIPALES NOTICIAS SOBRE LA OPERACION "OVERLORD" OFRECIDAS POR EL PERIODICO:

Daily Mail

N.º 14.885 LUNES, 17 DE ENERO DE 1944 UN PENIQUE

Base de las Fuerzas Expedicionarias Aliadas

EISENHOWER LLEGA A LOS CUARTELES GENERALES DE LONDRES

Visitó al presidente Roosevelt para recibir las últimas instrucciones

En el primer comunicado que anoche se dio desde los Cuarteles Generales Supremos de la Fuerza Expedicionaria Aliada, que mantiene en pie de guerra a un inmenso contingente de tropas en este país, se anunciaba que el general Eisenhower, el generalísimo, ha asumido el mando en Gran Bretaña.

Con su llegada se encuentran casi completos los altos mandos de la tremenda máquina bélica que los aliados han construido para la invasión de Europa por el Oeste.

Solamente quedan por realizar uno o dos nombramientos, entre los que hay que mencionar al del general que mandará las tropas americanas que combatirán codo a codo con las del general Montgomery.

La presencia del general Eisenhower en nuestro país significa, de hecho, que prácticamente todo está dispuesto para la mayor prueba en la historia de los ejércitos anglo-americanos.

"Se puede anunciar ahora", dice el comunicado del Cuartel General Supremo, "que el general Eisenhower ha asumido, en el Reino Unido, el puesto que le ha sido asignado por los jefes del Estado Mayor Conjunto. En su viaje mantendrá conversaciones con el presidente y el primer ministro".

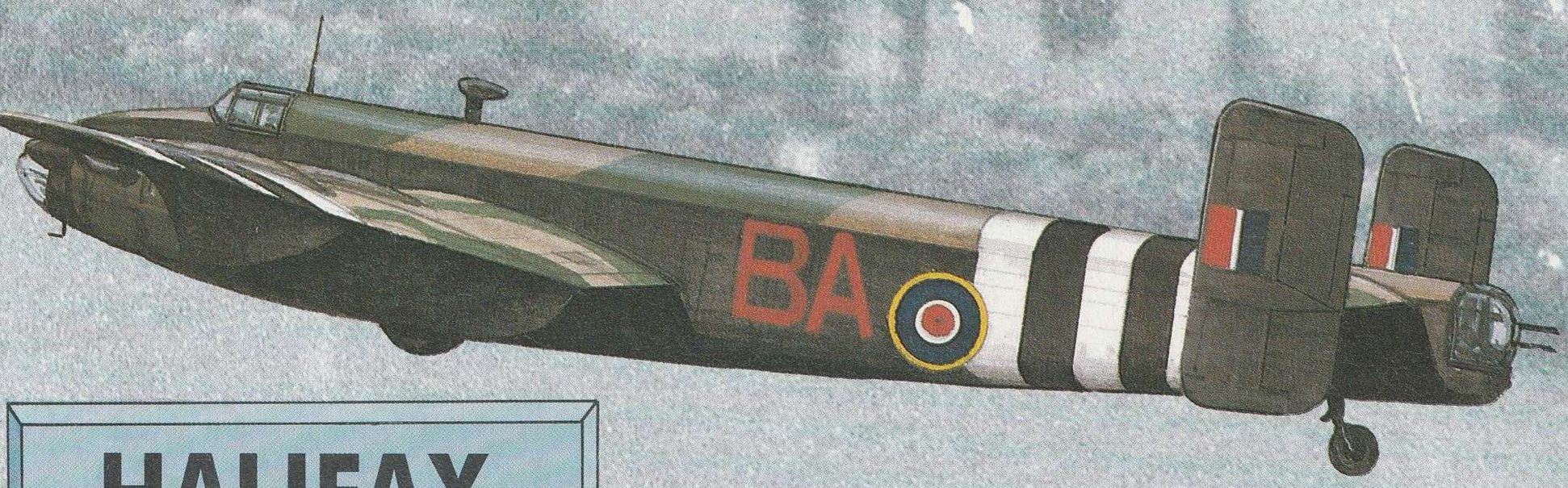
El Cuartel General Supremo en acción

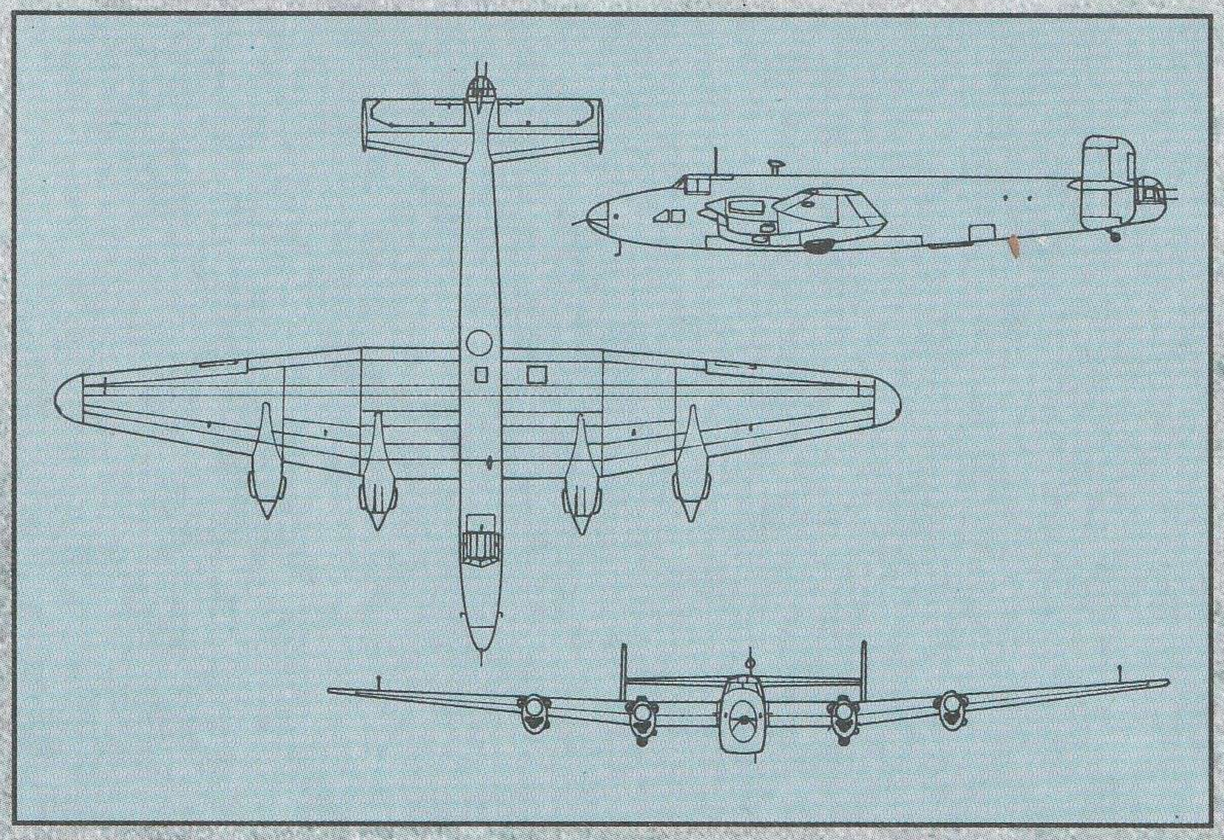
Probablemente el generalísimo visitó a Mr. Churchill en Marruecos, en donde el Premier ha estado de convalecencia, antes de partir hacia Washington para ver al presidente Roosevelt. El Departamento de Guerra de los Estados Unidos anunciaba anoche que Eisenhower permanecerá varios días en Washington para mantener asimismo conversaciones con el general Marshall, jefe del Estado Mayor USA.

TECNOLOGIA

El equipo de
estaba pensa
ligeramente arm
más cerca posi

HALIFAX





HANDLEY PAGE HALIFAX A MK V SERIES IA

MODELO: Remolcador de planeadores.
MOTORES: Cuatro Rolls Royce Merlin XX de 1.200 cv 12 cilindros, motores enfriados por agua.
CARGA: Carga máxima 18.144 kg.
MEDIDAS: Envergadura, 30,10 m; longitud, 21,82 m; altura, 6,50 m.
ARMAMENTO: Cinco ametralladoras Browning de 0,303, más carga de bombas.
PRESTACIONES: Velocidad aprox. máxima de remolque, 241 km/h, a una altitud de 305 a 610 m. Autonomía de remolque, en una dirección: 410 km.

HANDLEY PAGE HALIFAX A MK V SERIES IA

Seis Halifax A Mk V serie IA, antiguos bombarderos convencionales, remolcaron a los planeadores Horsa en el ataque sorpresa a los puentes sobre el Orne y al canal de Caen, en el Día D. A fin de ocultar su auténtico cometido, estos aparatos procedieron luego a bombardear una fábrica de cemento en Caen, tras haber soltado a los planeadores.

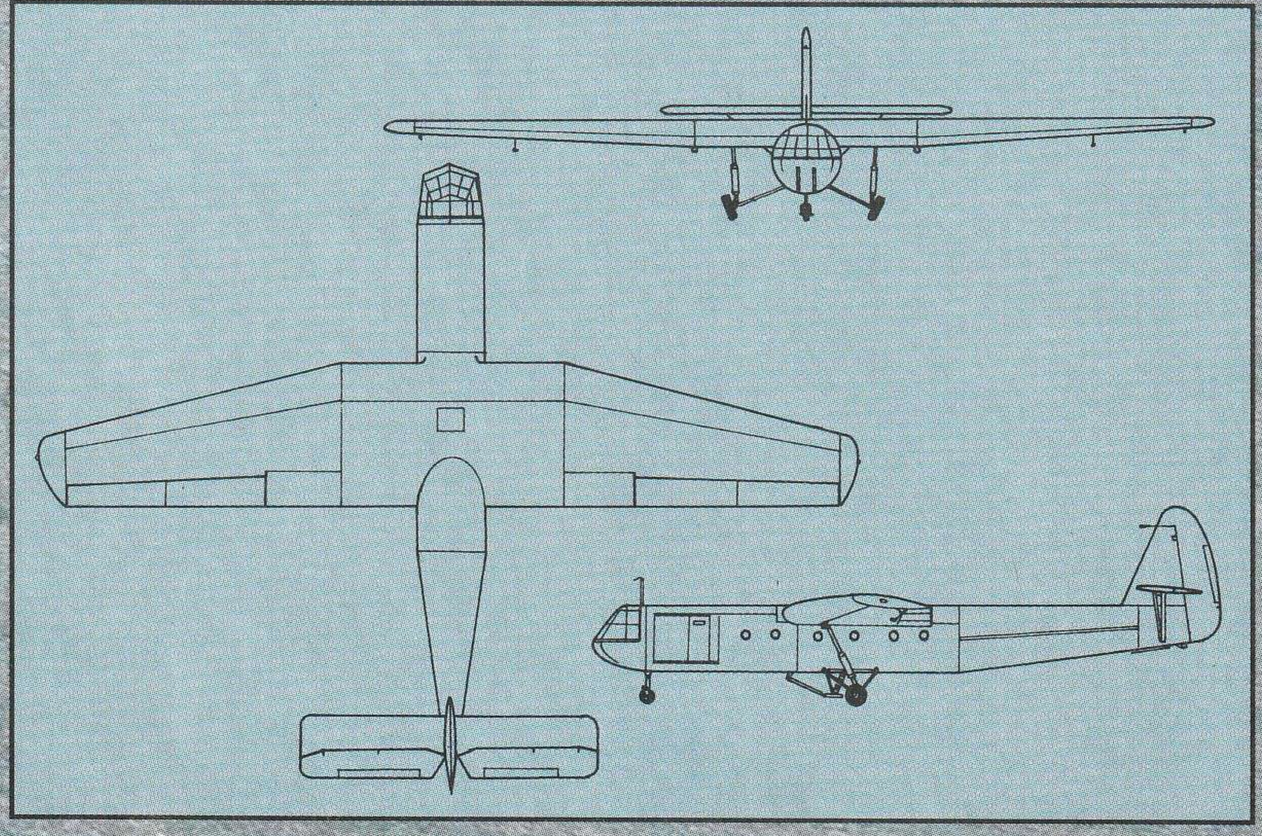
DE LA GUERRA

as fuerzas aerotransportadas
o para poder llevar soldados
ados, pero muy entrenados, lo
le de su objetivo, con el menor
úmero de bajas.

AIRSPEED HORSA II

El Horsa, planeador de transporte, que voló por vez primera el 12 de septiembre de 1941, tuvo dos versiones. El Horsa II, que aparece en la fotografía, tenía un compartimento practicable en el morro, para cargar equipo pesado. Se construyeron en total 3.655 Horsas. Los planeadores Horsa tomaron parte en las tres operaciones aéreas del plan Overlord.

AIRSPEED HORSA



AIRSPEED HORSA II

MODELO: Planeador de transporte.
CAPACIDAD: Dos pilotos más las dotaciones del cargo (p. ej., seis cañones antitanque y un jeep).
CARGA: Máximo de 7.144 kg.
MEDIDAS: Envergadura, 26,80 m; longitud, 0,70 m; altura, 5,94 m.
PRESTACIONES: Velocidad máxima de remolque, 241 km/h; velocidad normal de planeo, 161 km/h; velocidad de aterrizaje, 113/129 km/h, dependiendo de la carga. Altura normal de desprendimiento, 305-610 m.

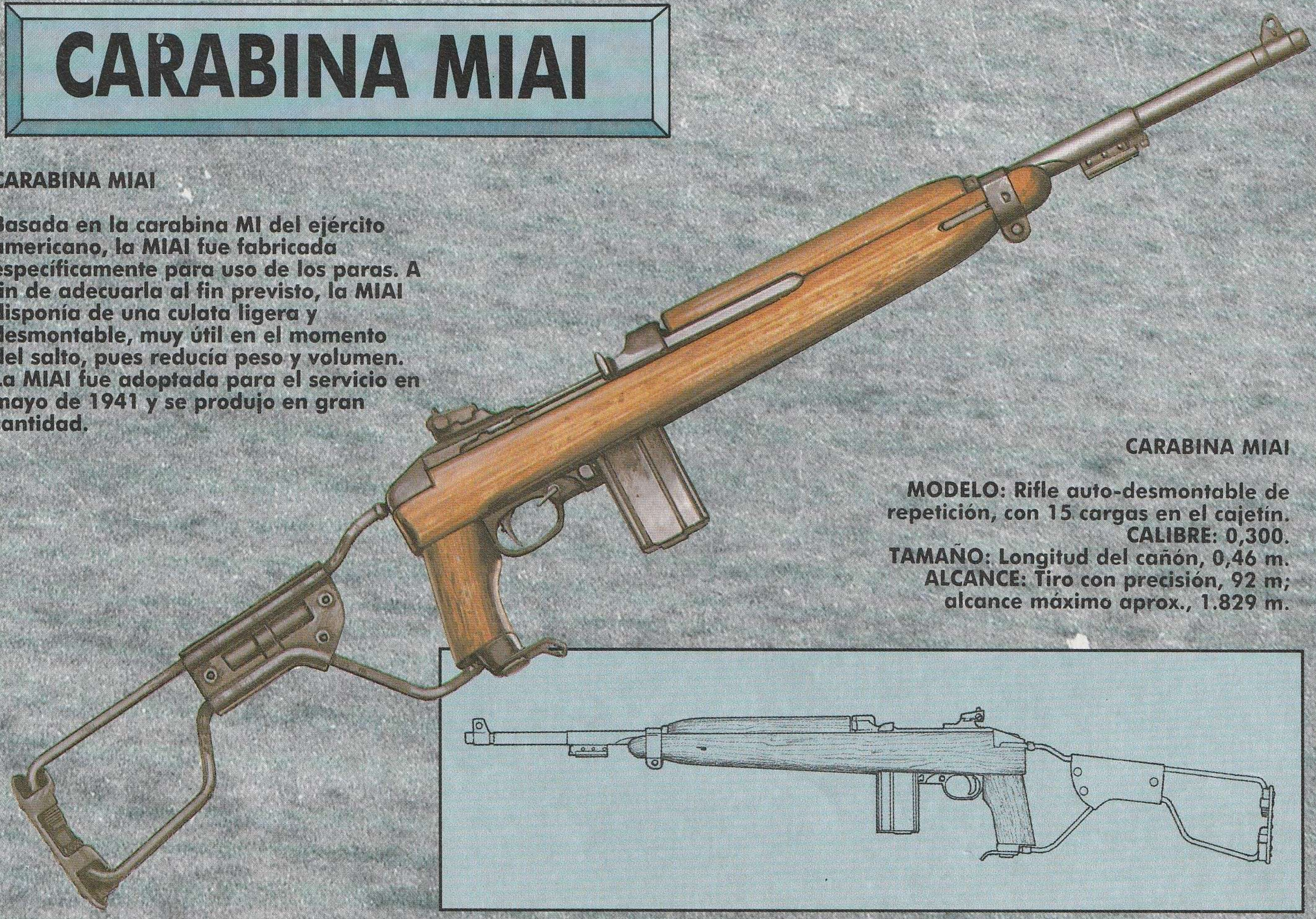
LANZAMIENTOS DE PARACAIDISTAS

Los paracaidistas llevaban consigo su propio equipo y, aunque habían sido entrenados para que supieran amortiguar el impacto al tocar tierra, evitando toda rigidez, la pesada carga que llevaban era causa de que se produjeran, en ocasiones, fracturas de huesos, cuando menos. Los oficiales paras USA —con más experiencia que sus hombres— tuvieron serios problemas por este motivo.

CARABINA MIAI

CARABINA MIAI

Basada en la carabina MI del ejército americano, la MIAI fue fabricada específicamente para uso de los paras. A fin de adecuarla al fin previsto, la MIAI disponía de una culata ligera y desmontable, muy útil en el momento del salto, pues reducía peso y volumen. La MIAI fue adoptada para el servicio en mayo de 1941 y se produjo en gran cantidad.



CARABINA MIAI

MODELO: Rifle auto-desmontable de repetición, con 15 cargas en el cajetín.
CALIBRE: 0,300.
TAMAÑO: Longitud del cañón, 0,46 m.
ALCANCE: Tiro con precisión, 92 m; alcance máximo aprox., 1.829 m.

28

MAPA DE CAMPAÑA

OVERLORD

30 de noviembre de 1943 a 6 de junio de 1944

Entre la medianoche y las 6,30 de la mañana —la Hora H para la invasión naval— se inicia el ataque en Normandía.

DIARIO DE BATALLA

NOVIEMBRE 1943

30 Se fijan las directrices de Overlord.

DICIEMBRE

6 Eisenhower, nombrado comandante supremo de la invasión de Francia.

ENERO 1944

17 Se establecen los cuarteles generales de la Fuerza Expedicionaria Aliada en Londres.

FEBRERO

1 Revisado el plan Overlord, se establece el plan Neptuno.

ABRIL

18 Las Fuerzas aéreas aliadas inician bombardeos preparatorios en Francia.

MAYO

8 Se establece la fecha del Dia D: 5 de junio.

JUNIO

4 El Dia D, retrasado 24 horas debido al mal tiempo.

5 21:30: Los primeros aviones despegan de aeródromos británicos.

6 00.15: Los buscadores de rutas llegan a Normandía.

00.50: Los puentes del Orne en poder de la 6.ª División Aerotransportada.

01.15-02.51: Tienen lugar los primeros aterrizajes masivos.

04.00: Los paras británicos controlan Ranville.

05.00: La batería de Merville inutilizada. La 82ª División Aerotransportada USA toma St. Mère-Eglise.

07.30: El 101.º Aerotransportado USA asegura las salidas 3 y 4 de playa Utah.

11.00: El 101.º y la 4.ª División de Infantería USA se reúnen en Pouppeville.

13.00: Los comandos británicos llegan a los puentes del Orne.

19.00: El paso sobre el Merderet, en Chef du Pont, controlado por la 82.ª División Aerotransportada.

JEFES MILITARES

ALIADOS

General Dwight Eisenhower, comandante supremo de las Fuerzas Expedicionarias Aliadas.

General Sir Bernard Montgomery, comandante en jefe de las Fuerzas de Tierra.

Teniente general Omar Bradley, comandante en jefe del primer ejército USA.

Teniente general Sir Miles Dempsey, comandante del segundo ejército.

ALEMANES

Mariscal de campo Gerd von Rundstedt, comandante en jefe, oeste.

Mariscal de campo Erwin Rommel, comandante del grupo de ejército B.

General Friedrich Dollman, comandante del séptimo ejército.

General Erich Marcks, comandante del LXXXIV cuerpo.

Las tropas que
cerca de la cost
las carreteras
playa Utah, pa
proteger los
desembarcos

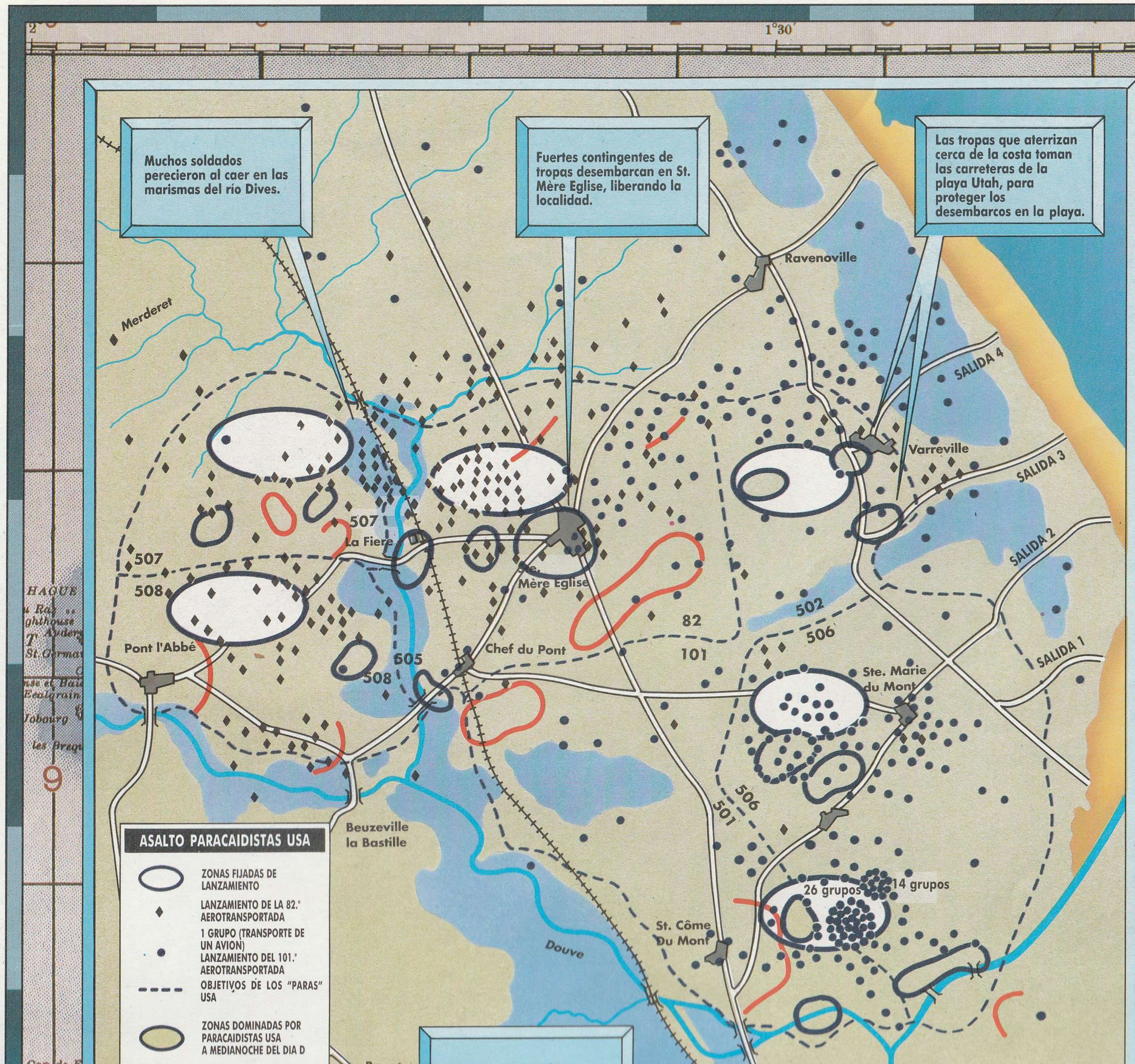
SALID

OVER

LANZAMIENTOS

6 DE JUNI

"Paras" británicos y
en plena noche para
la invasión



LORD

PARACAIDISTAS

O DE 1944

americanos aterrizan preparar el terreno de del Día D.

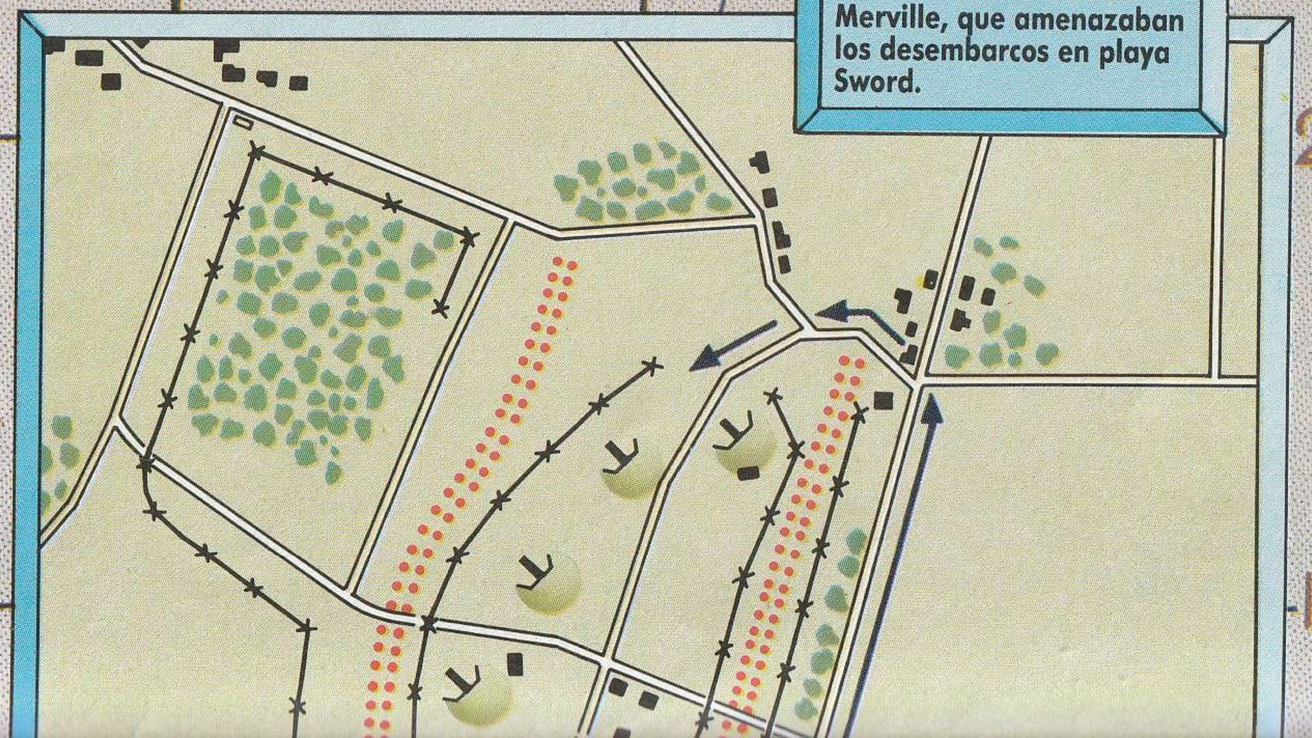
La Operación Overlord —la invasión aliada de Francia— empezó poco después de la medianoche del 6 de junio, con la llegada a suelo francés de las divisiones aerotransportadas británicas y americanas. El plan era que los paras tomaran las alturas al noroeste de Caen, mantuvieron los puentes sobre el Orne y el canal de Caen, destruyendo los existentes sobre el Dives, a fin de bloquear las fuerzas enemigas. Para poder llevar a cabo todo esto eran necesarios vehículos y cañones que fueron transportados en planeadores y llegaron a su objetivo a las 3,20 de la madrugada, aproximadamente.

La primera tarea de los paracaidistas, que deberían concluirla en dos horas y media, era asegurar las zonas de aterrizaje, limpiando el terreno de todo tipo de obstáculos, como árboles y traviesas de vía férrea. Los paracaidistas americanos (cuadro izquierdo) tuvieron unos aterrizajes muy desafortunados, desperdigándose mucho por la zona prefijada. No obstante, al terminar el día se habían conseguido la mayoría de los objetivos. El asalto de los británicos, por el contrario, fue un éxito, si bien los cañones capturados no eran tan potentes como se esperaba.

Para los alemanes, el lugar en donde se produjo la invasión fue una sorpresa, pues el alto mando esperaba que se produjese en el Paso de Calais (centro).

La mayoría de los planeadores aliados aterrizaron en su objetivo, pero 71 pilotos, de un total de 196, resultaron heridos.

La tarea del 6.° Aerotransportado era destruir las baterías de Merville, que amenazaban los desembarcos en playa Sword.



JUICIOS SOBRE EL DIA D

"Vuestra tarea no será fácil. El enemigo está bien entrenado, bien equipado y curtido por las batallas. Peleará duramente."

General DWIGHT EISENHOWER
6 de junio 1944

"El enemigo debe ser aniquilado antes de que llegue a nuestras posiciones... Deberemos detenerlo en el mar... destruyendo todo su equipo mientras sus barcos estén a flote."

Mariscal de campo ROMMEL
22 de abril de 1944

50 AÑOS DESPUES

Los aterrizajes de aerotransportados, especialmente si se realizan por la noche, suelen resultar un verdadero caos, y los producidos durante el 5/6 de junio no constituyeron una excepción. Pero, sin su ayuda, el asalto del Día D hubiera representado una empresa mucho más peligrosa. Las tres divisiones aerotransportadas aliadas no sólo aseguraron zonas vitales en los flancos de las playas de desembarco, sino que crearon confusión e incertidumbre en el ánimo de los defensores alemanes, que se vieron obligados a dispersar importantes contingentes de tropas en zonas alejadas de las playas de invasión. Tal vez no se consiguiera asegurar ciertos objetivos de los aerotransportados, pero en líneas generales tanto los paracaidistas como el resto de los aerotransportados cumplieron con su misión muy eficazmente.

CLAVE

- ZONAS ATERRIZAJE PARACAIDISTAS BRITANICOS
- ZONAS ATERRIZAJE PARACAIDISTAS USA
- ATERRIZAJES PLANEADORES BRITANICOS
- ATERRIZAJES PLANEADORES USA
- BATERIAS COSTERAS ALEMANAS
- ZONAS INUNDADAS POR LOS ALEMANES

Los alemanes esperaban un ataque por el paso de Calais, debido a su proximidad a la frontera alemana

OMAHA

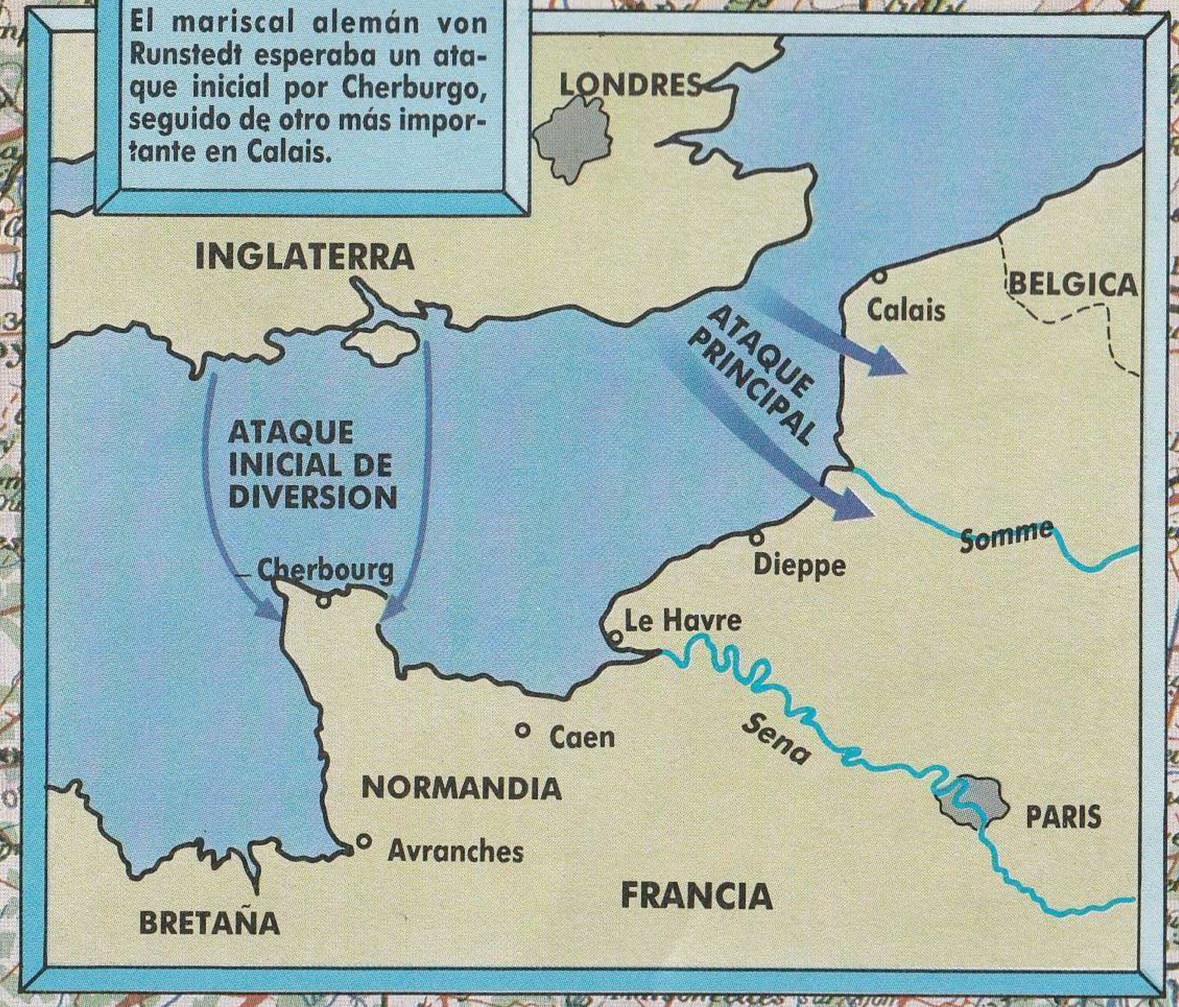
GOLD

JUNO

SWORD

MERVILLE

Las tropas que desembarcaron en la zona de Ranville debían asegurar los puentes para proteger playa Sword.

La mayoría de las tropas lanzadas sobre Ranville tuvieron la suerte de caer más o menos cerca de su objetivo.

El mariscal alemán von Runstedt esperaba un ataque inicial por Cherburgo, seguido de otro más importante en Calais.